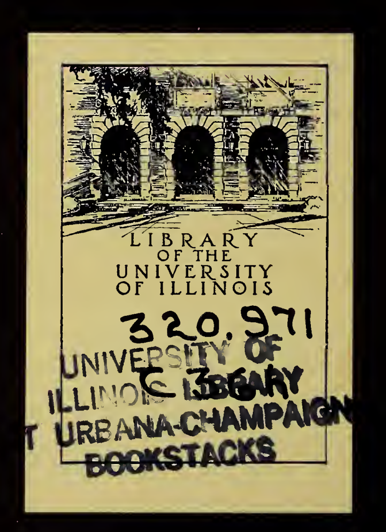




LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY
OF ILLINOIS

L'HONORABLE
J. A. CHAPLEAU



Eng'd by [illegible] Sons, New York

J. A. Chapleau

L'HONORABLE

J. A. CHAPLEAU

SA BIOGRAPHIE, SUIVIE DE SES PRINCIPAUX DISCOURS, MANIFESTES, ETC., PUBLIÉS DEPUIS SON ENTRÉE AU PARLEMENT EN 1867.



MONTRÉAL
EUSÈBE SENÉCAL & FILS, IMPRIMEURS-ÉDITEURS
1887

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS

L'idée de réunir et de publier les discours, les manifestes, les lettres et les conférences de l'honorable M. Chapleau, a été exprimée à maintes reprises ; mais le projet présentait tant de difficultés qu'il n'a pu être mis à exécution jusqu'à ce jour. Une collection complète formerait plusieurs volumes, dont nous ne voudrions pas entreprendre le travail de compilation sans la permission et le concours de l'auteur ; il y aurait des changements à opérer, des lacunes à remplir, des notes explicatives à ajouter,—toutes choses qui ne pourraient se faire que sous la direction de M. Chapleau lui-même. Un jour ou l'autre, ce travail devra s'accomplir ; — en outre des œuvres impérissables de l'éminent homme d'état dont nous donnons ci-après une appréciation biographique, une telle publication contiendrait une foule de renseignements, de faits et de documents utiles à l'histoire politique et parlementaire du Canada.

En attendant, nous avons, après avoir consulté quelques amis, pris sur nous de publier ce volume qui est le produit d'un travail préparatoire à la collection plus complète des œuvres de M. Chapleau, que nous espérons voir paraître avant longtemps. On nous saura gré d'avoir mis devant le public les plus belles pages d'éloquence et les discours les plus utiles, comme renseignements, du grand tribun dont le Canada s'enorgueillit à si juste titre.

L'HON. J. A. CHAPLEAU

Le 27 décembre 1867, le palais du parlement de Québec, désert depuis deux ans, présentait une scène pleine d'animation ; le premier parlement de la province de Québec, créé par l'acte d'Union, inaugurait ses travaux ce jour-là. Ses vastes corridors voyaient partout des groupes d'hommes politiques et de curieux devisant sur le nouvel ordre de choses. Le sujet était palpitant d'intérêt ; les uns se demandaient avec anxiété ce qui résulterait de la confédération ; les autres, si la résurrection de l'ancienne chambre, supprimée en 1838, nous ramènerait les beaux jours de l'éloquence française, et si Papineau, Bourdages, Vallières trouveraient des successeurs.

Au centre de l'un de ces groupes, un jeune homme attirait entre tous l'attention du public. De taille ordinaire, mais de tournure élégante, la tête ovale, aux traits fins et accentués, les yeux vifs, et, comme cadre, une forte et longue chevelure noire qui lui retombait sur les épaules ; il avait cette physionomie particulière que les jeunes filles,—qui n'en connaissent point,—prêtent aux poètes, ou que les lecteurs des *Girondins* de Lamartine donnent aux trop fameux orateurs de la Convention. Les lignes si correctes de son visage se détachaient comme le profil d'une médaille antique sur le fond banal de son entourage.

—Quel est ce jeune homme ? demande soudain un journaliste à un député de ses amis.

—Comment ! vous ne le connaissez pas ! En voilà un qui va cependant faire verser de l'encre à vous et à vos collègues ! Mais vous ne connaissez pas Chapleau, député de Terrebonne, l'espoir du parti conservateur à Montréal, la voix la plus éloquente de notre province, le premier criminaliste canadien

français, en attendant que l'expérience en fasse notre premier homme d'Etat.

Sceptique de sa nature, ne croyant guère aux enfants prodiges et aux jeunes hommes d'avenir, si communs dans notre pays à vingt ans et si rares lorsque l'avenir, devenu le présent, les somme de tenir leurs promesses, notre journaliste crut les prédictions de son ami fortement empreintes d'exagération. Chapleau s'est chargé de les justifier. Depuis 1867, n'a-t-il pas toujours été à l'ávant-garde du parti conservateur ; n'a-t-il pas été son porte-glaive le plus ardent, l'orateur le plus aimé de son camp et le plus redouté de ses adversaires, son esprit le plus actif ? Nul autre homme politique n'a autant que lui payé de sa personne ; toutes les paroisses du district de Montréal l'ont applaudi sur leurs *hustings* et tous les comtés de la province l'ont acclamé. Il est allé cueillir des lauriers chez nos voisins d'Ontario. Aux élections qui suivirent le coup d'Etat Letellier, il conduisit le district de Montréal à la victoire, et aux élections fédérales de la même année (1878), on le vit dans dix huit comtés enlevés à l'ennemi le 18 septembre. Jamais, malgré la fatigue, les ennuis et la maladie, suites inséparables de semblables campagnes électorales, il n'a refusé de mettre sa parole puissante au service d'un ami politique.

Ah ! sa carrière à lui ne s'est pas faite des sacrifices des autres ; il n'a pas été porté aux premiers postes sur les épaules de ses amis ; lancé des rangs du peuple, il a fait sa trouée en haut comme un boulet. C'est de Chapleau qu'on peut dire qu'il a gagné deux fois ses épaulettes èt qu'il n'a rien dû à la faveur. Le seul honneur qui soit venu s'offrir spontanément à lui avant le temps — la charge de lieutenant-gouverneur — il l'a refusé.

Né à Ste-Thérèse, le 9 novembre 1840, dans le comté qu'il devait un jour représenter, Chapleau commence ses études à Terrebonne et les termine à St-Hyacinthe. Il eut le bonheur de rencontrer, dans le collège de cette ville, un homme dont le nom est encore vénéré de ses anciens élèves : M. Desaulniers. C'était un de ces véritables éducateurs, hélas ! si rares, qui se plaisent à façonner l'esprit des jeunes gens, à leur imprimer une direction qu'ils suivent toute leur vie. C'est de M. Desaulniers que Chapleau reçut ses premiers principes de philosophie ; c'est cet homme éminent qui donna la première trempe à son

caractère, mélange de souplesse et de fermeté dont les soubresauts et les réactions déroutent et désorientent ses adversaires et ses envieux. Aussi avec quelle gratitude ne parle-t-il pas encore aujourd'hui de son ancien professeur, et avec quelle ténacité sa mémoire n'a-t-elle pas gardé ses enseignements comme des germes précieux que l'âge est venu développer ! Il y a ceci de singulier et d'étonnant chez Chapleau, sur lequel la nature a épuisé ses complaisances, que si vous lui exposez la moitié d'une proposition, il devine l'autre comme par intuition.

C'est en 1859, à l'entrée de Louis-Siméon Morin dans le cabinet Cartier-Macdonald, que Chapleau fit ses premières armes sous les auspices de Cartier et contre les grands lutteurs libéraux d'alors : Dorion, Papin, Laflamme et Doutre. De cette année à 1867, il prend part à toutes les luttes, soit sur les hustings, soit dans la presse, menant de front l'étude du droit et de la politique, et tout en s'acquérant à la cour criminelle un renom d'éloquence qui fait du futur homme d'Etat le continuateur des Aylwin, des Ramsay et des Johnston. Il y avait alors à Montréal une brillante phalange d'étudiants en droit et de jeunes avocats : c'étaient Morin, Loranger, Chapleau, Ludger Labelle, Mousseau, David, Montpetit et Cayley. On les voyait aux premiers rangs dans toutes les campagnes électorales. Le husting ne suffisait point à leur fièvre d'activité ; trois d'entre eux : Chapleau, Labelle et David, aidés d'une brillante collaboration, fondèrent le *Colonisateur*, une vaillante petite feuille qui fournit une courte et lumineuse carrière de trois années. C'était sur Chapleau et ses amis que Cartier comptait pour refaire la fortune de son parti, un instant chancelant sous les assauts de la démocratie canadienne, façonnée sur le modèle de sa sœur aînée de France. L'école libérale de 1848 n'avait pas obtenu tout le succès qu'elle s'était promis, et elle était venue se heurter, avec ses idées radicales, au sentiment profondément conservateur de nos populations ; mais les deux Dorion, Laberge, Papin, Daoust, Dessaulles, Doutre et Laflamme avaient du talent, et s'ils ne réussirent pas à l'emporter sur leurs adversaires, ils leur portèrent de rudes coups ; il fallait de l'énergie et de la force pour démolir leur œuvre, et les vaillantes épées du parti conservateur ne faillirent point à la tâche. Aux

élections de 1863, Cartier retourna au parlement avec une majorité assez forte pour préparer le grand triomphe et la grande révolution de 1867 : l'établissement de l'Union des provinces.

Depuis 1859, Chapleau avait été à la peine ; il n'était que juste qu'il fût à l'honneur. Aux élections de 1867, il entrait au parlement comme représentant du comté de Terrebonne après avoir eu à subir le mauvais vouloir de plusieurs hommes influents du parti, car il était écrit qu'il ne devait avancer que poussé par le peuple et entravé par les autorités qui flairaient déjà un rival : toutes les tracasseries de ce genre qu'il a endurées ne constituent-elles point un hommage à sa valeur ? Il était enfin à l'école du régime parlementaire et à bonne école, car tous les vétérans de notre monde politique formaient partie de l'assemblée législative. A côté de M. Chauveau, le premier-ministre, siégeaient Cartier, Langevin, Chapais, Irvine, Joly et plus tard Holton et Fournier. L'abolition du double-mandat a porté un coup sensible au parlement de Québec en lui enlevant nos hommes les plus considérables. C'était l'âge d'or de notre assemblée par la dignité, la convenance qui marquait ses délibérations. Nous aimons à marquer ici d'un trait le début du nouvel ordre de choses dont le mérite et l'honneur reviennent en grande partie à M. Chauveau, pour demander que les gouvernants de nos jours s'inspirent des traditions qu'il a laissées. Le premier-ministre avait tout ce qu'il faut pour imprimer à une assemblée ce cachet de respectabilité que la chambre de Québec est en train de perdre. Jamais les débats n'ont été tenus à une plus grande hauteur que de son temps. Homme de grand ton, d'une correction parfaite, ancien député et ministre sous l'Union, ex-surintendant de l'instruction publique, il jouissait d'un prestige considérable dans notre pays, et l'on s'accordait à dire, comme encore aujourd'hui, que c'est un des hommes qui honorent le plus notre nationalité, quoique non décoré (1). On se sentait en sa présence, devant un homme de valeur qu'on était allé chercher dans sa retraite, parce que le pays avait besoin de ses services et non en face d'une de ces médiocrités que les passions d'en bas, les exigences de la politi-

(1) Pas plus du reste que M. Chapleau. Il est singulier que ce dernier, décoré par le Pape et par le gouvernement français, n'ait été l'objet d'aucune distinction honorifique de la part du gouvernement impérial.

que portent en haut, mais que personne ne respecte. M. Chauveau avait pour adversaire M. Joly, gentleman d'excellentes manières qui apportait la plus grande courtoisie dans les débats. Il semblait exister entre les deux chefs une entente tacite pour que la discussion fût circonscrite dans les limites de la plus stricte dignité. Que nous sommes loin de cet heureux temps La passion, l'outrage tenaient le plus souvent lieu d'argument à la dernière session du parlement de Québec. On y a trop souvent oublié les traditions chevaleresques du gouvernement Chauveau pour transformer l'arène parlementaire en une sorte de cirque politique.

Le jeune député de Terrebonne, que sa grande réputation d'éloquence avait devancé à Québec, eut l'honneur de proposer l'adresse en réponse au discours du trône. En sortant des sentiers battus, il sut tirer un excellent parti d'un sujet ingrat. Son premier discours au parlement fut son premier succès dans cette chambre, témoin plus tard de ses plus grands triomphes oratoires. Il eut le rare avantage d'avoir, à l'assemblée législative, M. Cauchon comme compagnon de banquettes. Ce n'était pas un homme aimable que l'ancien rédacteur du *Journal de Québec ;* ses accès de mauvaise humeur étaient fréquents et gare alors aux coups de boutoir, mais en revanche, quel *parlementarian* de premier ordre ! Il ne le cédait en science du droit constitutionnel ni à sir John ni à Cartier et il entendait à merveille la tactique parlementaire. Chapleau sut profiter de la compagnie de son redoutable voisin qui se plaisait parfois à l'initier aux ruses, aux secrets du métier. Parler avec éloquence, c'est fort bien ; mais parler avec à propos, saisir le moment opportun de se lancer dans la mêlée, est de la plus haute importance. Il lui faisait connaître toutes les petites habiletés qui ne s'acquièrent généralement qu'avec le temps et après des échecs répétés ; Chapleau, avec sa grande faculté d'assimilation eut le rare avantage de pouvoir puiser à pleines mains dans le quart de siècle d'expérience que Cauchon aimait tant à faire valoir. Hâtons-nous de dire qu'il n'a pas été autrement son élève.

Il n'y avait pas alors de député plus actif que Chapleau. Il était de toutes les discussions importantes et les principaux comités ne connaissaient pas de membres plus assidus à leurs

travaux. Il fit sa marque dès la première session et conquit dès lors une influence qui n'a jamais cessé de s'accroître ; aussi le parti à Montréal le comptait au nombre des futurs ministres ; Chapleau n'était pas pressé, étant sûr d'arriver et sentant qu'il était trop nécessaire pour qu'on le laissât longtemps de côté. Ce n'est qu'en janvier 1873 qu'il fut appelé au conseil exécutif, après la retraite de M. Chauveau et à l'avènement du ministère Ouimet dans lequel il reçut le portefeuille de solliciteur-général.

On sait sur quel écueil vint se briser le cabinet Ouimet ; le gouvernement avait échangé un terrain qu'il possédait aux Tanneries de Saint-Henri contre une ferme située à quelque distance de Montréal. Sa première propriété devait être le site d'un hôpital protestant et la même destination fut attribuée à la ferme Leduc reçue en échange. Cet arrangement n'était pas du goût de quelques spéculateurs de Montréal qui convoitaient le terrain des Tanneries pour leur propre compte. Ils affirmèrent que le marché cachait une spéculation qui avait mis $50,000 dans les mains d'un ami du gouvernement, et montèrent l'affaire connue sous le nom de scandale des Tanneries. Puis, coup sur coup, l'on annonça la résignation motivée par cette affaire, de M. Irvine, le procureur général, et la retraite probable de M. Robertson, le trésorier, alors en Angleterre. Il n'en fallut pas davantage ; l'opinion publique sans direction —les ministres étant alors absents—prit l'alarme, et comme elle aime généralement à croire tout le mal qui se dit des gouvernements, elle prononça la condamnation sommaire du ministère sans attendre sa défense.

M. Chapleau était aux Etats-Unis pendant que l'on montait cette affaire. A son retour à Montréal, il jugea la situation perdue, car les amis affolés s'étaient laissés déborder par l'ennemi. Brave comme l'épée du roi, et intrépide alors comme il l'a été lors de l'affaire Riel lorsqu'il affrontait le premier une assemblée populaire, il se rendit à une réunion d'électeurs convoquée aux Tanneries, et, en dépit de ses adversaires, il réussit à maîtriser l'assemblée et à faire entrevoir dès lors le ridicule de l'accusation. Mais cet effort isolé demeura sans résultat et M. Ouimet, abandonné par trois de ses collègues, dut se démettre. M. de Boucherville appelé à le remplacer, ordonna une enquête sur cette affaire à la session de 1875. On fut témoin d'un étrange spec-

tacle ; les experts appelés à fixer la valeur des deux propriétés se livrèrent aux estimations les plus fantaisistes ; on vit des agents d'immeubles estimer une propriété à dix centins le pied les autres à deux dollars. Le comité chargé de l'enquête condamna l'échange, mais exonéra Chapleau de tout blâme.

A la distance où nous sommes, ce prétendu scandale nous paraît une des plus sottes choses qui se puissent imaginer. Dire que cette fameuse propriété des Tanneries, avec toute la réclame qu'on lui a faite, cette propriété qui avait des airs de mine d'or, se vendit aux enchères à sept centins le pied ! C'est assez pour faire rougir ceux de nos amis qui se sont laissés duper par des meneurs intéressés. Au surplus, nous ne nous attarderons pas à défendre le ministère Ouimet, depuis que les libéraux ont eux-mêmes voulu appeler au nombre de leurs chefs l'hon. Louis Archambault, alors ministre des travaux publics, et à ce titre responsable au premier chef de cet échange.

Ici se place un épisode bien mémorable de la carrière du secrétaire d'Etat. C'était à l'automne de 1874 ; Lépine et quelques autres Métis compromis dans les affaires du Nord-Ouest venaient d'être arrêtés à Winnipeg et de cette ville lointaine, on suppliait les Canadiens d'envoyer un avocat à la défense des malheureux prisonniers. Il n'y eut qu'une voix dans la province pour désigner Chapleau qui n'hésita pas un instant à se rendre à l'appel de ses compatriotes. Sans exiger de rémunération, sans même demander ses frais de déplacement, que ses amis de Montréal lui offraient de prélever par souscription, il entreprit ce long voyage de Winnipeg qui durait alors huit jours. Tout ce qui est capable d'apprécier une noble action dans notre province, applaudit à la générosité de Chapleau.

Il défendit Lépine devant un juge très partial et un jury mixte, dont la moitié était composé de compatriotes de Lépine. Celui-ci fut trouvé coupable et condamné à la peine capitale bien qu'il eût été prouvé que Lépine n'avait jamais voté la mort de Scott et que c'était Riel qui était seul coupable. En effet c'était le futur héros de la révolte de 1885 qui avait lancé l'accusation contre Scott, organisé le tribunal chargé de le juger, racolé les témoins et dicté le jugement. Lépine s'était opposé de toutes ses forces à son exécution, et il n'était pas présent au dernier acte de cette sinistre tragédie.

Furieux de cet échec qu'il ne méritait pas, car il avait plaidé sa cause avec une rare éloquence, Chaplean défendit Lajimodière et le fit acquitter séance tenante. S'adressant aux jurés, il leur insinua, en taxant de manque de cœur et d'intelligence les Métis qui avaient trouvé Lépine coupable, que s'ils étaient disposés à suivre leurs traces, il n'avait eu que faire d'entreprendre un voyage de quinze cents milles pour assister à un tel oubli de tout sentiment. Lajimodière fut acquitté, quoiqu'il fût plus coupable que Lépine, car il avait commandé le peloton d'exécution chargé de fusiller Scott.

En 1875, ce fut Chapleau qui, à Ste-Croix, fit tourner en défaite pour les libéraux qui s'attendaient à autre chose, le tournoi politique organisé par M. Joly. Ce succès imposa de suite le choix de Chapleau comme membre du gouvernement. En effet, en janvier 1876, M. de Boucherville, cédant aux représentations du district de Montréal, lui offrit le portefeuille de secrétaire provincial dans son cabinet. Ce n'est un mystère pour personne que Chapleau fit un assez mauvais ménage dans cette administration. Le premier-ministre n'aimait guère Chapleau, donnant plutôt ses préférences à M. Angers, nouveau venu dans la politique, arrivé d'emblée aux premiers rangs, et qui y a renoncé dès le premier échec. Chapleau s'opposa fortement dans le cabinet à la politique de son chef qui décida d'enlever, pour en charger le gouvernement, la construction du chemin de fer de la rive nord du Saint-Laurent et de l'Ottawa aux compagnies qui l'avaient entreprise. Chapleau faisait valoir cet argument qu'il était préférable d'augmenter les subventions aux compagnies ou de garantir leurs obligations que de mettre la construction et l'administration à la charge de la province. M. de Boucherville posa la question de cabinet, et Chapleau dut céder pour ne pas briser le parti. La politique de M. de Boucherville fut la première cause de nos embarras financiers et augmenta la dette hors de toute proportion avec nos ressources. Quelques années plus tard, lorsqu'il sera premier-ministre, Chapleau aura à lutter contre les difficultés créées par cette politique, et il les résoudra en partie en vendant le chemin de fer provincial.

Nous voilà arrivé à une période émouvante de notre histoire. La politique de chemin de fer du cabinet de Boucherville

avait augmenté les obligations de la province, et, comme l'on prévoyait un déficit, il fallut créer des ressources au moyen de taxes. On sait de quel mauvais œil, notre population, exploitée par les démagogues, voit tout nouvel impôt. Etablir un surcroît de taxes, c'était jouer dans le jeu de M. Letellier qui rêvait le renversement du gouvernement conservateur pour lui substituer une administration libérale.

Sous des prétextes futiles, il congédia M. de Boucherville et appela M. Joly à former un nouveau gouvernement. Cet acte audacieux de renvoyer un ministère en pleine possession de la confiance du parlement, restera comme une tache dans l'histoire du parti libéral ; c'était un abus de pouvoir que la reine, dans toute sa suprématie et avec toute son prestige, ne voudrait pas tenter en Angleterre. Les protestations régulières dénonçant l'acte du lieutenant-gouverneur ne tardèrent pas à se produire. Chapleau ouvrit le premier la campagne, et son discours de Lévis restera comme l'un des plus éloquents réquisitoires contre l'acte tyrannique de M. Letellier. Laissant de côté le forban politique de Spencer-Wood qui, d'après le droit constitutionel, ne pouvait pas être attaqué dans l'ordre de choses provincial,—car son acte avait été couvert par M. Joly qui, en répondant à l'appel de M. Letellier, en avait accepté toute la responsabilité, —Chapleau démontra, par l'histoire, la fausseté de la position du nouveau ministère, l'odieuse tyrannie qu'il défendait et le danger pour notre autonomie provinciale que créait l'acte du lieutenant-gouverneur.

Aux élections qui suivirent le coup d'Etat de 1878, Chapleau qui avait dirigé celles du district de Montréal, revint vainqueur, mais elles furent désastreuses dans le district de Québec, et M. Joly, grâce à la défection de M. Turcotte et à celle de M. Price, réussit à se maintenir.

M. Chapleau fut choisi comme chef de l'opposition. Pendant deux sessions, il tint le gouvernement sous le feu de ses attaques, le harcelant sans cesse, le contreignant à laisser tomber l'un après l'autre les différents articles de son programme. Il le forçait surtout à abandonner le contrat de location du chemin de fer du nord de Québec à Ottawa, à raison de $180,000 par année, ce qui aurait été un sacrifice inutile, car notre propriété pouvait donner un revenu plus considérable, comme l'a prouvé

la vente de cette voie ferrée par M. Chapleau, pour près de huit millions. En même temps, le futur premier-ministre, exposant les manigances des collègues de M. Joly, leurs marchés faits pour enrichir des amis, enlevait les illusions que le public pouvait avoir sur leurs grandes professions d'honnêteté publique et leur ardent amour de l'économie. Jamais il n'eut plus de verve mordante, plus d'esprit d'à-propos, plus de logique impitoyable; jamais on ne vit politique plus avisé, *debater* plus alerte. En moins de dix-huit mois, le cabinet Joly fut démoli, et le chef libéral, sans prestige, découragé, remettait son portefeuille après avoir augmenté la dette publique. C'était la triste fin, et nous dirions la fin méritée du coup d'état, si la province n'avait pas été appelée à payer les frais de cet acte de brigandage politique.

M. Chapleau forma son gouvernement dans l'automne de 1879, et, en 1881, il faisait un appel au peuple : sur 65 députés députés élus, 53 supportaient le gouvernement, constitué avec des éléments de force qui lui permettaient de poursuivre une politique vigoureuse. Quatre actes marquent son administration en traits ineffaçables : la reprise des relations d'affaires avec la France, la vente du chemin de fer du Nord, l'encouragement donné à l'industrie agricole en favorisant l'établissement des fabriques de beurre et de fromages, et le rétablissement de l'équilibre dans nos finances. (1) C'est M. Chapleau qui a établi le premier lien d'affaires entre le Canada et la France, en contribuant à la formation du Crédit-foncier franco-canadien. C'était le premier pas et comme conséquence naturelle, est arrivé cette année l'établissement d'une ligne de steamers entre le Hâvre et Montréal. Son nom est resté, en France, comme le symbole des relations qui doivent se nouer entre les Français

(1) Grâce à M. Chapleau, le gouvernement Mercier a touché $600,000, provenant de la taxe imposée sur les compagnies d'assurance et autres, taxe combattue par M. Mercier. La province continuera à toucher de ce chef $125,000 par année, ce qui aurait suffi du temps de M. Chapleau à combler le déficit, avec l'intérêt sur le prix de vente du chemin de fer du Nord, si les compagnies, aidées de l'appui moral de M. Mercier, n'avaient pas refusé de payer cette taxe. Il n'est donc que juste de donner au gouvernement Chapleau le mérite d'avoir rétabli l'équilibre entre le revenu et la dépense.

des deux mondes et lorsque des hommes d'affaires de Paris veulent tenter la fortune chez nous, c'est toujours à lui qu'ils s'adressent. S'il avait été, nous ne dirons pas aidé, dans ce mouvement commercial, nous aurions eu à constater des résultats plus considérables que ceux que nous voyons aujourd'hui, mais non seulement il n'a pas été aidé, mais on a suscité toutes espèces d'entraves à sa politique. Le branle est donné ; il y aura encore des contretemps, mais nous pouvons compter pour un avenir rapproché sur l'établissement d'affaires sérieuses entre le Canada et la France. C'est aussi M. Chapleau qui a fondé l'agence commerciale du Canada en France, qui, dirigée par l'hon. M. Fabre, entretient le mouvement commencé sous d'aussi heureux auspices.

Dans son discours-programme de Ste-Therèse, prononcé à la veille des élections de 1881, M. Chapleau annonçait que le gouvernement avait l'intention de vendre le chemin de fer du Nord. Il était impossible pour le gouvernement d'administrer cette propriété de façon à lui faire produire tout ce qu'elle pouvait donner. Comment créer des relations d'affaires avec l'ingérence de la chambre ; comment pratiquer l'économie avec les députés qui voulaient placer leurs protégés dans toutes les gares, avec les expéditeurs amis du gouvernement acharnés à obtenir des faveurs spéciales ? Il était de sage politique pour ces raisons de vendre le chemin ; cela n'empêcha pas M. Chapleau de se heurter à une violente opposition venue surtout de quelques conservateurs mécontents, de l'un des ministres même, l'hon. M. Ross, qui donna sa démission parce qu'il n'approuvait pas la vente du chemin de fer du Nord en deux sections.

Les événements ont bien vengé M. Chapleau des attaques et des critiques auxquelles il fut alors en butte, et il ne viendrait aujourd'hui à personne l'idée de contester la sagesse de sa politique. En effet, à peine la vente était-elle un fait accompli que la section de Montréal à Ottawa, se trouvait en face de la concurrence d'une nouvelle ligne : celle de l'Atlantique qui va d'Ottawa au Coteau et de là à Montréal par le Grand-Tronc. Du coup la section ouest aurait perdu entre les mains du gouvernement la moitié de sa valeur, car la concurrence du *Canada Atlantic* lui enlevait la moitié de ses passagers et de son trafic. C'est en vain que l'on prétendrait que le Pacifique aurait été le

tributaire forcé de cette ligne; c'est une objection qui n'a aucune valeur en présence du fait que la compagnie du Pacifique, tout en étant propriétaire aujourd'hui de cette section ouest, achève de construire une ligne de Smith's Falls à Montréal pour se donner une communication plus directe entre l'ouest et la mer, que celle qu'elle possède au nord de l'Ottawa.

N'oublions pas, parmi ses œuvres à Québec, l'appui qu'il donna à la grande institution de l'Université Laval. Il trouva encore de l'opposition chez ses amis en cette circonstance, et il se peut qu'au point de vue des intérêts du parti, il aurait mieux fait de se renfermer dans une stricte neutralité. Mais la cause de l'Université Laval lui semblait juste, il fit passer les intérêts du pays avant ceux du parti. Il pensa sans doute que la province de Québec n'est pas assez riche pour entretenir deux universités, et que l'institution de Québec, fondée avec le concours moral de Monseigneur de Montréal, fondée et maintenue au prix de sacrifices énormes, avait des droits acquis qu'il fallait respecter. Pour notre part, nous croyons qu'il eut raison et nous sommes certain que la création d'une seconde université aurait multiplié les causes de divisions qui existent parmi le clergé canadien. Il y aurait eu certainement rivalité d'enseignement, rivalité d'orthodoxie et l'on peut prédire, en voyant les agissements des personnes qui voulaient diriger la future université de Montréal, que celle-ci aurait excommunié celle-là, et que nous aurions eu deux espèces de catholiques dans notre province destinée, ce semble, à ne pas voir la fin de ces malheureuses divisions.

Son rôle était fini à Québec. Lors de la formation de son gouvernement en 1878, sir John lui avait offert un portefeuille. En apprenant ce qui se passait, les députés lui représentèrent que son départ servirait à ancrer M. Joly à Québec. Il refusa donc l'offre de sir John qui lui déclara alors que, dès que les conservateurs seraient solidement établis à Québec, il l'appellerait à Ottawa. En 1882, sir John crut le moment venu de tenir sa promesse et il donna à M. Chapleau la charge de secrétaire d'état qu'il a occupée depuis cette époque. Le nouveau ministre quittait à regret Québec où il avait travaillé et bataillé depuis 1867, conquis gloire et honneurs, et rallié autour de son

drapeau un bataillon solide qui ne cessa de lui donner des preuves d'un dévouement bien rare en politique.

Nous ne parlerons point de son œuvre à Ottawa, car elle n'est pas achevée ; du reste, il est difficile là-bas d'avoir une politique personnelle : c'est là le rôle du premier-ministre. Rappelons seulement ce fait incontestable que s'il avait résigné, comme ses amis le pressaient de le faire lors de l'affaire Riel, c'en était fait du gouvernement de sir John. Il s'est montré en cette circonstance plus patriote que *populacier* et nous l'en félicitons. Qu'on nous permette encore ici une autre réflexion. C'est la faiblesse et l'indécision du gouvernement qui ont causé la moitié des troubles qui ont suivi l'exécution de Riel. Si le gouvernement avait pris l'attitude du secrétaire d'état, dans sa lettre aux citoyens de Fall River qui lui demandaient de sauver Riel, il n'y aurait pas eu de panique parmi les conservateurs. " Riel, y disait-il, a commis un grand crime, il faut qu'il soit jugé et puni." Au lieu de tenir ce langage ferme et résolu, le gouvernement restait indécis, promettait la commutation, laissait ses amis s'engager et suivre le mouvement monté par les rouges au lieu de l'enrayer. Et l'exécution de Riel vint surprendre le public, lorsque personne ne s'y attendait pour ainsi dire, car jusqu'à la dernière heure, les organes du ministère disaient que Riel ne serait pas exécuté. Dans les circonstances difficiles, les petites habiletés, les réticences ne valent pas la fermeté et le courage. Le gouvernement a manqué de l'un et de l'autre.

Quelques personnes reprochent à Chapleau d'être un ministre indiscipliné à Ottawa, un collègue inquiétant pour sir John. Avant de se demander si ce reproche est fondé, il s'agit de savoir si un représentant de notre province à Ottawa, doit toujours opiner du bonnet, trouver tout bon, tout agréable, ou bien s'il doit faire valoir nos droits au partage des deniers publics. Inutile d'attendre la réponse. Le secrétaire d'Etat, comme premier-ministre à Québec, a vu mieux que personne nos besoins et nos droits. Il a fait valoir ceux-ci lorsqu'il conduisait le parti à Québec, et il n'était pas homme à renier son passé, oublier ses revendications à Ottawa.

En 1878, les citoyens de Québec donnaient un grand banquet à sir John. Chapleau, présent à cette fête, y plaida la cause de notre province dans un langage plein d'énergie, que

les timides trouvèrent inconvenant. Lorsque plus tard, sir John remit à la compagnie du Pacifique, la tâche de terminer le chemin de fer, Chapleau, alors premier-ministre, fit le voyage d'Ottawa pour presser le gouvernement d'imposer à la compagnie, comme clause de son contrat, l'achat du chemin de fer provincial. Il ne put réussir à cette époque, et il n'arriva définitivement à son but que lorsqu'il devint le collègue de sir John.

Qu'on le taxe d'inconvenance, d'insubordination, si l'on veut, nous aimons des inconvenances et des révoltes qui valent des millions à notre province. Qu'on ne se méprenne pas sur le sens de nos paroles ; elles n'impliquent pas une condamnation de la conduite de sir John. Le premier-ministre est obligé de tenir la dragée haute, devant les réclamations des provinces ; la victoire n'appartient qu'aux courageux. La même chose se faisait sous Mackenzie. Ce premier-ministre libéral ne voulait rien donner et ne donna rien au Bas-Canada ; c'est pourquoi les plus marquants de ses collègues, MM. Dorion et Fournier, voyant leurs réclamations dédaignées et n'ayant pas le courage de persister à les faire valoir, se retirèrent dès les premières années du nouveau régime.

Le secrétaire d'Etat compte parmi les plus grands orateurs de nos jours. Il peut montrer à son actif les plus beaux succès oratoires que l'on ait vus au Canada ; mais il est aussi, surtout un homme de gouvernement. Un auteur anglais faisait dernièrement cette observation, qui a autant d'à-propos ici qu'en Angleterre : que les beaux parleurs sont devenus le fléau de la chambre des communes, parce qu'ils ne sont presque jamais des hommes d'action. Rien de plus vrai. Que de députés à la parole facile, que de beaux enfileurs de phrases creuses et sonores ne possédons-nous pas ! mais que les gens d'action sont rares ! Il est arrivé maintes fois à nos journaux de signaler l'entrée en chambre de députés fiers de leurs succès de *hustings*, précédés au parlement d'une réputation prématurée de politique habile, et qui mis à l'œuvre, se sont montrés d'une médiocrité humiliante. C'est l'histoire de tous les jours. Chapleau, avec le don de magnétiser les hommes qui le distingue et que sir John seul peut lui disputer, a ce coup d'œil si

rare qui permet de prévoir l'effet d'une mesure, de démêler le nœud d'une situation, le flair des affaires, la perspicacité qui devine, enfin toutes les qualités qui constituent l'homme d'Etat, l'homme de gouvernement.

Nous sommes arrivé au terme de notre étude sans avoir fait un portrait de l'orateur. Ce portrait, il est connu de ses milliers d'auditeurs. Quiconque l'a entendu parler une fois ne peut oublier cette parole ardente, cette voix si harmonieuse, aux inflexions si riches, si caressantes. Il a tous les dehors de l'homme éloquent : organe superbe, gestes énergiques, figure qui reflète tous les sentiments qu'il veut faire passer dans l'âme de la foule suspendue à ses lèvres. A mesure qu'il parle, il semble se griser de ses paroles et alors sa figure s'illumine, s'idéalise, et il paraît inspiré. Il n'a jamais passé à l'école des professeurs d'éloquence et cependant l'art se révèle chez lui dans toute sa force ; il n'a eu d'autre maître que la nature. Sans étude, il est acteur parfait. Le charme qu'il fait naître ne s'émousse point et on l'écoute toujours avec un plaisir nouveau. C'est ce qui fait dire si souvent à ses auditeurs : " Chapleau n'a jamais mieux parlé qu'aujourd'hui, il s'est surpassé." C'est le plus grand éloge que l'on puisse faire de son talent. Chapleau ayant à parler en anglais, avec une connaissance très imparfaite de la langue de Shakespeare, a souvent enlevé nos concitoyens britanniques, si flegmatiqnes, si peu démonstratifs. Au banquet donné à sir Charles Tupper, à Ottawa, la veille de son départ pour Londres, et aux réunions de l'assemblée conservatrice de Toronto, toute l'assistance comme soulevée par une vague électrique, montait sur les chaises et les bancs, agitant serviettes et mouchoirs pour l'acclamer. Il est du petit nombre d'hommes qui, livrés aux hasards de la parole, trouvent soudain à leur sujet des développements nouveaux qui ne les avaient pas frappés dans le silence du cabinet ; son imagination si riche, qui lui fournit ces moyens imprévus, verse avec abondance sur son discours, les métaphores les plus hardies. On a souvent critiqué ces superbes hardiesses et quelquefois, il y avait lieu à critique, mais souvent que de beautés ! Mieux valent cependant ces images colorées avec leurs légers défauts que cette sécheresse désolante de parole qui est le lot de tant de parleurs de nos jours. Nous avons souvent parlé de Chapleau avec des

députés qui ont entendu nos orateurs d'autrefois et qui ont pu les comparer au secrétaire d'État, et tous nous ont laissé sous l'impression qu'il est l'orateur le plus complet et le plus brillant dont peuvent s'honorer les Canadiens-français.

Un ami de Berryer lui conseillait un jour de ne point publier ses discours, et de ne laisser à la postérité que sa grande renommée d'orateur, parce que, disait-il, jamais sa parole imprimée ne rendrait l'impression produite par ses magnifiques harangues. C'est le conseil que l'on pourrait donner à tous les orateurs. Ne devraient-ils point vivre dans le souvenir des hommes que comme les grands artistes de théâtre, comme Talma, Rachel, la Ristori ? C'est vrai jusqu'à un certain point. Le discours imprimé est à la parole comme la lave brûlante la veille, à la lave refroidie le lendemain. Il y manque le feu, l'action, la voix, la figure de l'orateur inspiré. Aussi ne publions-nous pas les discours de M. Chapleau pour donner une pâle idée de l'effet qu'ils ont produit ; nous les livrons à l'impression parce que plusieurs d'entre eux traitent de la façon la plus complète des questions qui ont jadis passionné nos contemporains, parce qu'ils fourniront plus tard des renseignements précieux à ceux qui voudraient écrire l'histoire parlementaire du pays. Quoi de plus complet, par exemple, que son discours sur le chemin de fer du Pacifique ? Quel exposé plus lucide de la question chinoise que celui qu'il fit à la chambre des communes, en 1885 ? Ajoutons aussi que nous avons entrepris cette publication sans le consulter, pour nous rendre au désir d'un grand nombre de ses amis qui espèrent retrouver, en lisant les pages suivantes, le vivant souvenir des discours qui les ont jadis tant émus et charmés.

Certes, ils les retrouveront ces émotions, car le feu sacré éclate encore dans bien de ces pages ! Quoi de plus éloquent que la péroraison de son discours sur l'affaire Letellier, et la peinture de ce que doit être la politique dans notre pays. Citons en ici deux extraits. Après avoir parlé du bill des taxes présenté par le gouvernement de Boucherville, que les rouges avaient tant exploité contre les conservateurs, M. Chapleau continuait :

“ Souvenez-vous de cette parole d'un profond politique : “ Où

finissent les grandes questions commencent les petits partis," et ne permettez pas au petit parti rouge de faire disparaître dans ses mesquineries, dans sa *politique de bouts de chandelle*, la gravité du problème soulevé par l'escamotage du pouvoir, si audacieusement pratiqué par ses chefs. Il n'est pas ici question d'une misérable taxe de quinze sous, ni du salaire de quelques pauvres employés, ni des dépenses d'un commissaire de chemin de fer, ni même d'un tracé du chemin : ce sont là de petites choses bien dignes d'un parti qui n'a jamais eu dans le pays d'autres points d'appui que le préjugé, ce préjugé vulgaire qui ne vit que de petitesse ; mais il s'agit de choses autrement grandes et sérieuses. Comme je vous le disais en commençant — et je finirai par la même pensée — c'est la liberté du peuple qui est violée, c'est le premier de nos droits qui est menacé. Qu'importent, après tout, certaines fautes d'administration ? Elles sont toujours réparables, lorsque la représentation nationale conserve sur le gouvernement le contrôle légitime que lui attribue la constitution. Ce qui peut être un mal irréparable, c'est l'abandon de ce contrôle, c'est la violation de la souveraineté nationale. Que devient le principe que "*le peuple gouverne*," s'il est permis à un seul homme d'enlever le gouvernement des mains auxquelles le peuple l'avait confié ?

" A tout prix, sauvez ce principe du naufrage ! Qu'il soit pour nous un point de ralliement ! Oublions, un jour au moins, nos divisions locales, nos querelles de clocher, pour nous unir autour du drapeau de la constitution. Que nos cœurs grandissent avec les circonstances, et ne craignons pas de demander à notre passé, à ce passé plein de généreuses luttes, des inspirations pour nous guider dans ce combat nouveau que l'on nous force d'accepter. Le premier qui ait réclamé la responsabilité ministérielle dans ce pays est celui que l'on a appelé le grand Bédard ; et celui qui a le plus fait pour introniser chez nous ce régime de la liberté est aussi un des nôtres, Lafontaine, aidé de ses nobles amis, Morin et Baldwin. Et vous rappellerai-je le nom de Cartier, continuateur de ce grand œuvre, hier encore notre chef, le vrai type du politique conservateur, prudent et actif, adversaire des démagogues autant que défenseur fidèle des libertés constitutionnelles ? Voilà quels étaient nos guides dans le passé, quels doivent être nos modèles dans le présent.

" Messieurs, j'oublie un nom, celui de Papineau,

Lui, le puissant tribun que la foule en démence
Saluait tous les jours d'une clameur immense ?...
....

Sa voix, sa grande voix aux sublimes colères,
Sa voix qui déchaînait sur les flots populaires
Tant de sarcasme amer et d'éclats triomphants,
Sa voix qui, des tyrans déconcertant l'audace,
Quarante ans proclama les droits de notre race ;
....

" Vous connaissez cette poésie, dont l'auteur est votre propre député aux communes d'Ottawa, et je le lui demande à lui-même, comment Papineau a-t-il mérité d'être ainsi chanté par une voix libérale, si ce n'est en luttant corps à corps durant la moitié de sa vie contre des gouverneurs de province, despotes au petit pied qui ne se contentaient pas de régner, mais qui voulaient aussi gouverner à leur guise.

" Dans cette lutte, Papineau a bien mérité de la patrie, et, malgré les fautes de sa vie, son souvenir vivra comme celui d'un grand champion des libertés populaires.

" Plût à Dieu que le parti libéral qu'il a fondé respectât ses enseignements ! Que dirait donc Papineau, lui, l'expulsé des gouverneurs, s'il voyait maintenant ses héritiers devenus les défenseurs et les complices de l'expulsion de ceux en qui le peuple avait confiance ? Que dirait-il ? Il ferait entendre un de ces accents terribles dont l'écho est venu jusqu'à nous, et s'écrierait :

" Faites taire la voix de Spencer-Wood, et laissez parler la grande voix du peuple ! "

Donnons l'autre citation. Elle est extraite du discours prononcé à St-Laurent, à l'automne de 1883. M. Chapleau prend d'abord à partie les journaux qui, comme le *Temps* et l'*Etendard*, lui faisaient une guerre de corsaire, répétant les calomnies les plus stupides, puis il fait ces réflexions éloquentes :

" Eh ! bien, messieurs, c'est drôle un peu, mais c'est triste tout de même. C'est triste, quand on pense que c'est avec un

pareil langage qu'on entend instruire le peuple ! Quand on lit l'histoire des révolutions et qu'on s'indigne de voir la crapule rédiger des édits contre les honnêtes gens, on pourrait se demander si ce n'est pas avec des feuillets perdus de journaux comme l'*Etendard*, qu'on a appris à rédiger des feuilles comme *Le Père Duchêne.*

" Et c'est là ce qu'ils appellent faire de la politique ! Mais qu'est-ce donc que la politique ? Jusqu'à présent j'ai cru que c'était la science des hommes et des choses appliquée à l'administration des affaires publiques ; je croyais que c'était l'art d'instruire le peuple et de le diriger vers ses destinées dans le monde. M'étais-je trompé ? Suis-je donc un naïf ? Il est vrai que j'étais bien jeune quand j'ai appris les éléments de la politique. J'ai aimé la politique avant d'avoir connu les sentiers tortueux de l'intérêt, de l'ambition et de l'intrigue. J'ai étudié la politique avant d'avoir compris la mesquinerie étroite, ou l'effronterie calculée qui s'y mêle trop souvent. Oui, la politique a eu mes premières affections et j'ai gardé pour elle une fraîcheur de souvenir que le temps n'a pas encore desséchée. C'est peut-être une faute dans mon éducation politique ; c'est sans doute une faiblesse en vue du succès. Mais je vous confesse que je ne regrette pas cette faute, que je ne veux pas me guérir de cette faiblesse. J'ai, dès les premiers jours de ma carrière, aimé la franchise et l'amitié dans la politique ; je n'ai pas changé, je ne veux pas changer mon tempérament à cet endroit. Je sortais du collège ; j'avais, dans l'histoire de mon pays, appris que nos ancêtres par le sang sortaient d'une race dont on a dit avec raison : " *Gesta Dei per Francos ;* " que Dieu s'était servi d'eux pour son œuvre ; et que nos grands parents adoptifs étaient des hommes qui avaient porté sur toutes les mers la gloire de leur nom et jeté dans tous les continents la semence féconde de la liberté. Je crus alors que ce peuple du Canada, mélange de grandeur, de dévouement, de franchise et de fierté, valait la peine qu'on l'aime et qu'on l'instruise ; qu'on le fasse grand et robuste et qu'on se donne garde de le tromper, de le gâter et de l'avilir.

"Voilà pourquoi depuis le premier jour où je parlai au peuple, jusqu'à ce moment où je vous adresse la parole, je n'ai jamais eu d'autre règle que celle-ci : pour avoir le droit de dire au

peuple quels sont ses devoirs, il faut d'abord le respecter; pour le commander, il faut l'aimer; pour avoir sa confiance, il faut être courageux et franc. Et je n'ai pas crainte d'en appeler à tous ceux qui m'ont entendu depuis vingt ans. J'en appelle à vous, messieurs, qui m'écoutez. Le peuple, le vrai peuple, non pas le peuple qu'on paie et qu'on avine, le peuple m'a toujours écouté, même quand il ne m'a pas suivi. J'ai pu me tromper, j'ai dû me tromper parfois: qui ne se trompe jamais? Mais j'ai la satisfaction de me dire que ça n'a pas été par calcul, et je sais qu'on m'a su gré de ma bonne foi. Voilà pourquoi je n'ai jamais eu défaillance; voilà pourquoi le dégoût ne s'est jamais emparé de moi pour me faire abandonner ma tâche, bien que peu d'hommes aient eu autant de luttes à soutenir, de haines à braver, de bave à essuyer de la part de leurs adversaires. Je me suis toujours dit que le pays que j'aime vaut bien la peine que j'endure tout cela à son service. Souvent je suis revenu de ces mêlées éclaboussé, blessé, meurtri, mais jamais brisé. Qu'importe? ce n'est pas sur les uniformes sans tache, vierges de poussière, de sang et de déchirures, qu'on attache la croix des braves. Ce n'est pas comme soldat de parade que j'ai gagné mes épaulettes, et si j'ai gardé mes blessures, j'ai aussi gardé mon drapeau.

"Et je ne suis pas mort. Il y a quelques mois pourtant, on me faisait mourir; on sonnait mes glas avec un air de joie mal déguisée; on préparait mon oraison funèbre et on commençait à dire du bien de moi, me croyant fini. Je suis revenu. Depuis ce temps on s'acharne contre moi, on veut m'enterrer tout vivant: m'enterrer daus la boue, dans la fange, dans la haine, dans la calomnie. Je ne savais pas que mes ennemis avaient dans l'âme autant d'ordures, dans le cœur tant de fiel, au bout de leur plume tant de venin."

Nous ne saurions terminer ces extraits sans faire remarquer que jamais Chapleau, dans tous ses discours, n'a prononcé une parole qui pourrait être relevée comme une attaque contre l'Eglise et sa doctrine. Ce sera un des grands mérites de sa carrière et l'honneur de sa vie d'avoir toujours été un fils dévoué de l'Eglise et un ardent défenseur de ses œuvres. Nous ne pouvons résister au désir, puisque nous sommes sur ce sujet,

de remettre sous les yeux du lecteur la belle page qui suit, sur le rôle de la papauté :

" La papauté, qui a déjà sauvé l'Europe des envahissements de la barbarie, sauvera le monde de l'invasion plus redoutable des nouveaux barbares qui la menacent aujourd'hui. Le socialisme mine sourdement les trônes de l'Europe, et c'est un châtiment que peut être la Providence réserve à la politique sceptique du siècle. Aux élans de la foi qui faisaient la beauté du sentiment public du moyen-âge, on a substitué le froid calcul de la diplomatie, et on s'en est applaudi. Dieu qui voit et conduit tout d'en haut se venge de la raison humaine s'insurgeant contre ses volontés. On sent le monde crouler ; les uns n'espèrent plus, les autres dédaignent, et se laissent aller dans l'indifférence. Mais pourquoi cette dissolution ? C'est que les gouvernements n'ont plus de loi, c'est parce que l'on a répandu dans le corps social des éléments putrides qui, en produisant la fermentation, ont amené la putréfaction et par suite la dissolution. Le doute, le matérialisme ont voulu fouiller dans toutes ses parties l'être moral, social et politique ; on a tout remué, tout déplacé, et quand on a voulu refaire, on s'est aperçu que les pièces disloquées ne s'ajustaient plus ; elles avaient déjà subi l'action délétère du doute qui engendre le découragement, le désespoir, et comme dernier résultat les révolutions.........

" Ne perdons pas cependant l'espérance ; la foi vive des nations nouvelles de ce continent régénérera le monde, en se retrempant aux sources premières de la chrétienté. C'est un devoir pour nous de savoir apprécier ce que la papauté a fait pour la civilisation, un devoir que l'on ne peut mieux accomplir qu'en offrant pour sa défense le sang le plus pur de notre nation. Qu'ils partent donc, nos zouaves, et qu'ils comptent sur notre encouragement, nos sympathies et nos affections....."

Chapleau est aujourd'hui dans la plénitude de son talent et dans la force de l'âge, avec une expérience qui le met en état d'être plus que jamais un homme de gouvernement. Aussi avons-nous été surpris lorsque la rumeur est venue chuchoter à nos oreilles, il y a quelques jours, que sir John désirait le mettre à la retraite, pendant cinq ans, à Spencer-Wood ! A notre sens, cet asile charmant revient de droit aux hommes publics que l'âge met hors de combat ; ce sont les Invalides de la politique puisque

le lieutenant gouverneur n'a et ne doit avoir aucun contrôle sur les actes de ses ministres. Envoyer le secrétaire d'état à Spencer-Wood, mais c'était bâillonner notre bouche la plus éloquente ! Et quelle compensation en échange de ce sacrifice ! Du haut des grandeurs, il aurait contemplé à ses pieds, comme dans une arène très rétrécie, les vastes conceptions politiques de Jimmy McShane ! Quelle dérision, et, ajoutons-le, quelle gloire perdue pour lui, pour la patrie canadienne-française, et quels services enlevés à ses compatriotes !

A. DE BONNETERRE.

Discours prononcé le 30 décembre 1867, dans l'Assemblée législative de Québec, en proposant les résolutions à l'adresse en réponse au discours du trône :—

M. l'Orateur,—Avant de m'acquitter de l'honorable tâche que j'ai acceptée de proposer les résolutions à l'adresse en réponse au gracieux discours de Son Excellence, je vous dois, à vous et à mes collègues, des excuses pour le peu de soin apporté dans mes paroles. Vous aurez égard, sans doute, à mon âge et à mon défaut d'expérience, et surtout au fait que, pour la première fois de ma vie, je prends la parole dans une assemblée délibérante.

Cependant, M. l'Orateur, le devoir que j'accomplis en ce moment, malgré des circonstances qui le rendent particulièrement difficile, je l'ai accepté avec plaisir. Je me suis rappelé que, pour la première fois dans l'histoire de cette colonie qui sera bientôt un empire, on voyait la réunion d'une législature représentant les intérêts de la province de Québec, et ralliant les sympathies et les adhésions des deux partis politiques de cette province. Son Excellence nous remercie de ce que nous sommes venus, comme membres de cette législature, dans un sentiment commun de satisfaction pour le grand mouvement politique dont nous voyons l'un des résultats, donner notre concours à l'accomplissement de cette importante mesure. La confédération a eu pour effet de faire cesser les discussions intestines qui nous affaiblissaient sans cesse, et de trancher le nœud gordien d'une politique dont les difficultés allaient bientôt se trouver au-dessus de l'énergie de nos hommes d'état.

Nous sommes venus ici, conviés par Son Excellence à une tâche difficile, à la tâche de mettre en mouvement notre nouvelle constitution et d'assister à la première épreuve qui doit en être faite. Il va nous falloir définir nos privilèges, tracer la limite précise de nos droits, asseoir nos institutions sur le suffrage public, constater avec une scrupuleuse exactitude l'état

de nos ressources afin d'élever notre crédit sur des bases solides et en tirer des avantages qu'un calcul rigoureux mettra en évidence aux yeux de tous. Nous ne nous faisons pas illusion sur l'étendue de nos devoirs, sur les embarras de notre mission. Le gouvernement constitutionnel adapté à un petit peuple comme le nôtre, dont les moyens sont nécessairement limités, nous astreint au plus scrupuleux examen de toutes les mesures qui devront être soumises à cette Chambre.

Les faits les moins importants en apparence peuvent avoir une grande portée pour nous et nous être fatals non-seulement au point de vue matériel, mais encore sous le rapport moral et social. Nous allons créer des précédents pour nos successeurs, et pour cela nos actes doivent être marqués au coin de la circonspection, de la méditation et de la sagesse.

J'ai toute confiance, néanmoins, que nous réussirons. J'ai confiance, parce que l'autorité souveraine se trouve ici représentée par un homme éminemment capable et sincèrement désireux de ménager nos intérêts, de protéger nos droits et de diriger la marche de nos nouvelles destinées. En remerciant Son Excellence de la bienvenue qu'il nous donne dans cette glorieuse ville de Québec, je crois être l'interprète des sentiments de cette Chambre et de tout le pays en disant que son élévation à la haute dignité qu'il occupe a créé une satisfaction générale chez notre peuple.

J'ai confiance encore, parce que cet homme a su s'entourer de conseillers dignes en tous points de leurs hautes fonctions. Les acclamations unanimes qui les ont portés sur le pavois aux dernières élections nous sont une garantie que leur gouvernement repose sur la plus haute estime de l'opinion.

J'ai confiance aussi, parce que je vois ici des hommes d'une longue expérience, d'une vaste influence et de talents reconnus et souvent éprouvés ; d'autres hommes encore, plus jeunes dans la vie parlementaire, mais tous disposés à bien travailler, à ne reculer devant aucun sacrifice pour le bien du pays, et qui, par dessus tout, sont profondément attachés au sol qui les a vus naître.

Tous sans exception comprennent que notre prospérité et notre bonheur sont liés à notre loyauté, à l'attachement que nous avons pour la couronne britannique — et cette chambre

ne restera pas en arrière dans l'expression de ses sentiments de fidélité à la métropole. Dans des circonstances encore récentes, nous avons offert notre or et nos personnes, pour la défense du pays, par un mouvement absolument spontané. Nous sommes fiers de compter au nombre de ces vaillants jeunes hommes qui ont couru à la frontière, l'honorable député de Lévis qui préside si dignement cette chambre.

Qu'il me soit permis ici, M. l'Orateur, d'exprimer quelle administration et quelle loyauté nous devons à notre gracieuse souveraine la reine Victoria qui a signalé son règne par un si grand nombre d'œuvres éminentes; qui, pendant trente ans, n'a cessé de diriger son attention la plus bienveillante vers la liberté et les moyens d'accroître la prospérité de ses sujets. Le nom qu'elle laissera dans l'histoire sera remarquable entre tous les noms royaux, parce qu'elle aura conquis une triple couronne: comme épouse, comme mère et comme souveraine. Elle n'a jamais cessé de placer sa confiance plutôt dans l'affection de ses sujets que dans la force de son armée ou le nombre de ses navires; et elle a réalisé cette prédiction du poète anglais: "Entire and sure the monarch's rule must prove who founds her greatness upon her subjects' love." Si au commencement de son règne, de malheureux événements avaient élevé quelques nuages dans notre ciel politique, ils n'ont pas tardé à se dissiper, et alors nous avons vu un progrès rapide dans le sens des libertés constitutionnelles, dans l'instruction et dans la prospérité générale. Il y avait alors à la tête de notre population des hommes d'un grand talent, qui avaient combattu pour nos droits et nos libertés, et sous leurs ordres, d'autres les secondaient puissamment, et contribuaient à leurs succès. Les Lafontaine, les Baldwin, les Taché, les Hincks et les Morin, ont eu des successeurs, que je n'ose nommer parce qu'ils appartiennent à l'histoire du présent, qui ont puissamment continué les traditions de leurs modèles. Un grand acte de notre histoire politique, l'abolition de la tenure seigneuriale, qui, en Europe, a coûté des flots de sang, a été accompli dans notre pays, par l'énergie d'un seul homme que j'ai l'honneur de compter ici au nombre de mes collègues.

La décentralisation judiciaire, appliquée à la même époque, a été suivie de la publication du Code du Bas-Canada, une œu-

vre égale, pour le fond et la sagesse de ses dispositions, aux meilleurs codes de l'Europe, en même temps qu'il les surpasse par sa clarté et sa concision.

L'instruction publique, qui a dû ses premiers succès au travail d'un homme dont le talent et le dévouement égalaient la modestie, a progressé avec la plus étonnante rapidité, sous la direction aussi éclatante qu'énergique du chef de l'administration.

Et tous ces progrès, M. l'Orateur, nous les devons aux institutions libres dont nous jouissons. C'est une raison pour nous de ne jamais perdre de vue le lien qui nous unit à la Grande-Bretagne, tant que sera nécessaire l'état d'heureuse tutelle dans lequel nous sommes placés, tant que l'Angleterre ne nous dira pas : Maintenant que vous pouvez vivre de votre propre vie et vous soutenir de votre seule force ; allez et marchez seuls, et mon affection vous accompagnera toujours.

Ce sont ces mêmes idées libérales qui ont eu pour effet l'établissement de la Confédération, et qui nous permettent de siéger ici pour la province de Québec. Les hommes d'Etat d'Angleterre les plus éminents avaient déjà senti que la multiplicité des devoirs qu'entraînaient les besoins locaux était une entrave au bon fonctionnement du gouvernement, et qu'il en résultait une grande perte de temps, en même temps que peu de satisfaction pour les résultats de ce système. Ainsi les auteurs de notre nouvelle constitution, avec les principes en même temps libéraux et conservateurs qu'ils professent, ont donné aux gouvernements locaux le contrôle de toutes les dépenses locales, et la direction de nos affaires purement provinciales. On aurait pu, comme en Angleterre, nommer certains officiers spéciaux, chargés exclusivement de la direction des affaires locales de ces provinces, sous le contrôle du gouvernement fédéral, mais on a fait preuve, envers notre pays, d'une libéralité plus grande que celle que les habitants du Royaume Uni trouvent eux-mêmes dans leur propre constitution.

Aujourd'hui, M. l'Orateur, le peuple canadien a besoin d'éducation politique, et cette éducation sera amplement favorisée par la constitution actuelle. Le citoyen en dehors de ses fonctions de juré et de la lecture des journaux, n'a aucune occasion de prendre part à la direction des affaires de son pays. Et en-

core, dans ces deux occasions, il n'a qu'un rôle passif, il accepte les opinions qui lui sont données. Mais dans ce gouvernement local, les hommes de position et suffisamment qualifiés peuvent avoir leur part, non seulement dans l'élection et par leur vote, mais dans la direction immédiate des choses qui concernent le plus intimement leur pays. Et cette initiation d'un plus grand nombre d'hommes à la direction des affaires politiques, ce choc plus fréquent et mieux calculé des opinions, ne pourra que favoriser grandement le bien être de notre population.

Le gouvernement n'a encore accompli que ce qui était rigoureusement nécessaire pour ne pas laisser souffrir nos institutions. Mais d'après le programme politique que Son Excellence soumet à notre examen, nous voyons que sa sollicitude et son attention se portent sur toutes les questions vitales de notre politique.

Contents et satisfaits de leur administration accomplie jusqu'ici, nous nous croyons le droit d'être fiers de leurs vues politiques, encore en perspective. En soulevant par cette adresse le voile de l'avenir, ils nous ont laissé entrevoir une ère de prospérité et de bonheur pour la province de Québec, et leur passé nous donne de belles garanties pour l'exécution de leurs projets.

Ce n'est pas un sujet à traiter à la légère que le développement de la colonisation, tant par les ressources locales que par les ressources de l'immigration européenne. Augmenter notre population, voilà de fait quel doit être un des grands objets de notre politique, pour la conservation de notre autonomie, pour la conquête de notre indépendance et pour faire de nous un grand peuple, dans un avenir peu éloigné. Mais l'émigration, pour être efficace, a besoin d'être choisie d'abord et attirée ensuite par des avantages réels. Il y a deux moyens pour nous d'augmenter notre population, c'est par la conservation des jeunes gens qui, chaque année, quittent notre patrie pour le sol étranger, et par un choix de familles ou d'individus dont l'éducation morale et religieuse se rapprochent le plus immédiatement de nos mœurs et de notre religion.

Déjà des tentatives sérieuses ont été faites pour amener sur nos rives hopitalières et fécondes l'exubérance des populations de l'Europe, mais malheureusement ces tentatives généreuses

ont avorté, par un concours de circonstances sur lesquelles nous ne pouvions avoir aucun contrôle.

Le peu de succès qu'ont obtenu les gouvernements précédents ne doit pas néanmoins nous décourager. Bien au contraire, nous devons nous convaincre que tout ce qui dure dans le monde ne s'établit qu'au milieu des plus rudes travaux et de la plus entière persévérance. Nous avons ici des terres, il y a là bas des bras qu'elles invitent à venir les féconder, sachons les appeler, les agglomérer sur notre sol comme quelques prêtres éminents ont su le faire pour une partie de la population acadienne ; sachons, s'il le faut, nous les incorporer, et nous aurons rendu service à l'Europe en même temps que nous nous serons fortifiés contre les envahissements de nos dangereux voisins.

La colonisation est pour nous, la question vitale par excellence, et on ne saurait trop insister sur la nécessité de la faire prospérer. Député ici par un comté agricole, et qui a beaucoup à espérer des progrès de la colonisation, je ne saurais m'empêcher de dire un mot de ces courageux colons, qui ont bravement attaqué la forêt et sont venus construire leur hutte loin des anciens établissements ; malgré leur misère, ne craignez pas pour eux le désespoir, ils ont la croix pour flambeau et pour guide, la foi pour soutien et les joies de la famille pour consolation. Eh bien, M. l'Orateur, leur foi a été récompensée, et aujourd'hui, leur famille, sans être dans l'aisance, est du moins à l'abri du besoin. Et le courage dont ils ont fait preuve dans cette tâche si ardue, ils le déploieraient dans toute autre circonstance. Leur patriotisme est éprouvé, et le pays peut être assuré qu'il possède dans ces entreprenants pionniers, de hardis et patriotiques citoyens.

Il sera du devoir du gouvernement de favoriser et de protéger cette classe si méritoire de notre population ; il sera surtout de son devoir de la mettre en dehors des atteintes des spéculateurs égoïstes. L'exploitation régulière de nos forêts est devenue une nécessité de premier ordre, si nous ne voulons pas voir disparaître une des plus précieuses richesses de notre pays. Sans prétendre discuter ou condamner le passé, on peut dire qu'il y a eu des lacunes dans l'administration de nos forêts ; tâchons de profiter de l'expérience et des leçons acquises. J'ai vu moi-même, sur les rives de l'Ottawa, de malheureux colons,

arrachés de leurs demeures élevées à si grande peine, et chassés du champ qu'ils n'avaient défriché qu'au sacrifice de leur travail de plusieurs années. Mais le commerçant de bois avait des titres réguliers de propriété, et la loi était pour lui. Dans ces circonstances, M. l'Orateur, il faut que le colon soit protégé contre sa propre ignorance, et le gouvernement doit lui assurer la jouissance et les bénéfices de son travail. Si on ne donne pas cette protection si nécessaire, avant peu d'années, l'immense, riche et belle vallée de l'Ottawa sera dépourvue en même temps de bois et d'établissements ; les spéculateurs auront tout enlevé pour leur commerce, et les colons n'auront pas d'intérêt à acheter des terres dépouillées de cette richesse qui en fait toute la valeur, et qui seule permet de les défricher avec profit.

C'est par la colonisation que nous pourrons retenir les bras qui, chaque année, vont s'offrir au travail étranger qu'ils enrichissent. La plupart de ces émigrés reviennent dans le pays sans aucunes ressources ; quelques-autres, il est vrai, y prospèrent, mais leurs succès sont peut-être encore plus pénibles pour nous, car ceux-là y demeurent, privant ainsi leur pays de leurs talents et de leur travail. Ou, s'ils reviennent, le succès les encourage à tenter de nouvelles entreprises et à laisser de nouveau le pays pour n'en conserver souvent qu'un souvenir de mépris et de dédain.

J'aborde maintenant un sujet délicat. Ce n'est plus le ministère actuel que je dois féliciter des mesures qu'il propose à notre étude et à nos discussions. Un acte du dernier gouvernement du Haut et du Bas-Canada se présente : Faut-il exprimer une opinion à son endroit ? Oui, me direz-vous ? n'hésitez pas. Mais je crains de paraître flatteur et courtisan à cette chambre.

Car je veux parler de l'heureuse idée qu'a eue l'administration Cartier-McDonald d'envoyer en Europe un homme qui put étudier les systèmes d'éducation qui y sont suivis, ainsi que les institutions littéraires et scientifiques les mieux accréditées, et en retirer tout le bénéfice possible pour le pays.

L'idée était belle, tout le monde le reconnaîtra avec moi, mais l'idée une fois conçue, il s'agissait de trouver l'homme qui pouvait le mieux remplir cette mission.

Le choix a été fait, et je vous avoue que je suis embarrassé de savoir si je dois féliciter notre dernier gouvernement, autant de son idée que du choix du missionnaire littéraire qu'il a délégué vers des peuples plus avancés que nous. Nous avons été heureux d'entendre se répéter jusqu'ici l'écho des paroles si patriotiques prononcées à l'Ecole normale de Clung, nous y avons applaudi de tout cœur. Cette voix du reste avait célébré plus d'une fois nos gloires nationales ; et comment ne nous aurait-elle pas émus, puisque la France elle-même, la France jadis si peu attentive aux voix de l'Amérique, n'a pu s'empêcher de tressaillir en l'entendant.

Comme premier et immédiat résultat de ces études faites en Europe, nous voyons dans cette adresse les arts, les sciences et les lettres prendre une place des plus importantes, la place qui leur convient chez tous les peuples civilisés.

Si vous voulez non-seulement faire prospérer mais encore moraliser un peuple et le rendre mûr pour la liberté, instruisez-le ; instruisez-le, et ne craignez pas si vous venez diriger cette éducation.

Il est faux que la science soit un danger, puisque l'Ecriture elle-même nous dit : *Vos preciosum labia scientiæ.*

La science bien dirigée est l'auxiliaire de la religion. Tout dans l'enseignement contribue à élever l'âme humaine. Prenez pour exemple le plus rudimentaire des exercices de l'enseignement, l'initiation d'un esprit jeune encore à la science des mots et par là à la science des idées. Croit-on qu'il s'agit ici d'un travail purement matériel de mots et de phrases ? Non, M. l'Orateur, dans cette humble fonction, l'instituteur jette de nouveaux rayons de lumière dans une intelligence, comme le dit un jeune écrivain qu'il me sera permis de citer ici :

" Vous collaborez avec la divinité à la formation d'une âme ; vous développez, vous achevez l'œuvre du Créateur. C'est un rayon de la divinité que vous dégagez des ténèbres qui l'enveloppent, c'est un germe d'immortalité que vous fécondez pour l'avenir. Vous creusez le sillon où Dieu jettera la semence de sa parole ; vous allumez le flambeau auquel la raison divine mêlera ses lumières ; vous ébauchez le tableau sur lequel Dieu dessinera son image. Et en formant des hommes vous préparez des chrétiens."

Je ne veux pas reprendre mon siège, M. l'Orateur, sans vous féliciter de l'aspect prospère que nous présente aujourd'hui notre pays. Qui aurait dit que soixante mille Français laissés sur ce coin du continent lors de la conquête, atteindraient le chiffre de trois millions, avec une agriculture florissante, des voies de communication splendides, tous les moyens d'avenir qu'un peuple ambitieux puisse désirer.

C'est avec un sentiment de légitime orgueil que nous voyons, un siècle après l'insulte lancée du vieux monde, par un vil philosophe courtisan plus digne de mépris que de haine, que ces quelques arpents de neige peuvent montrer à l'Europe leur commerce maritime atteignant dix millions de tonneaux, leurs deux mille milles de voies ferrées, leurs cinq mille milles de fil télégraphique, leur navigation intérieure faisant l'admiration de l'étranger, leurs millions d'acres de terre en culture, leurs superbes forêts, et au milieu de toutes ces richesses pour les développer et les agrandir ces quatre millions de population, avançant hardiment dans la voie du progrès.

On a exprimé des craintes, M. l'Orateur, sur le succès de la Confédération, parce qu'il y avait sur cette terre du Bas-Canada deux nationalités en contact ; on craignait de voir ces deux nationalités s'entrechoquer, pour faire leur malheur mutuel. Pourquoi craindrions-nous, M. l'Orateur ? Les deux races anglaise et française ne peuvent-elle pas vivre en harmonie ? N'y a-t-il pas assez de gloire dans les plis de ces deux drapeaux pour qu'ils puissent flotter l'un à côté de l'autre, sans jalousie et sans honte ?

Combien de fois n'avons-nous pas vu deux races distinctes par le langage ou la religion s'unir sous un même gouvernement et ne former qu'une même nationalité. L'Alsace parle à peine français, et quelle province française est plus dévouée et plus fidèle au gouvernement de son pays ? Voici la Silésie unie depuis un siècle et un quart à la Prusse, demeurée fidèle catholique sous un gouvernement protestant.

La France et l'Espagne ne sont-elles pas composées de races différentes d'origine, mais aujourd'hui toujours prêtes à s'unir pour défendre l'indépendance, les institutions et l'honneur de leur gouvernement ? Ce qui fait une nationalité, ce sont les

institutions, la volonté et le désir des habitants de se protéger et de grandir sous un gouvernement commun. N'avons-nous pas ici cette unité d'attachement et de dévouement pour nos institutions ? La poignée de main que se sont donnée les députés de cette Chambre en se réunissant pour la première fois, était-elle un acte de routinière politesse ? Non, M. l'Orateur, elle était plutôt la manifestation d'un sentiment commun, et le témoignage d'une ferme intention de travailler cordialement et avec une entente parfaite, au progrès de notre commune patrie. Et rien ne nous empêche de croire que ces bons procédés se continueront toujours.

Les trônes de l'Europe craquent sous les coups redoublés de la révolution, et s'enfoncent lentement mais fatalement dans l'abîme creusé par le socialisme. Les souverains en sont réduits à fabriquer des chaînes pour retenir les tronçons de leurs trônes. Un autre spectacle s'offre à nos yeux sur ce continent. Les républiques s'abîment dans l'anarchie, renouvelant dans l'ordre social le phénomène de l'ordre physique qui transporte, par des courants invisibles, d'un continent à l'autre, les germes des épidémies les plus funestes.

Quelle est la cause de cette double destruction qui s'opère en sens inverse, sur les deux continents ? C'est qu'en Europe la politique conservatrice manque d'une première force, qui est de savoir ce qu'elle veut conserver. Et en Amérique, les gouvernements tombent, faute de traditions qui sont une partie de la foi.

Pourquoi voit-on l'Angleterre inébranlable au milieu de toutes ces commotions sociales, si ce n'est par la force de ses institutions ? Ce n'est pas qu'il manque dans ce grand corps de profondes plaies sociales, mais la force de sa constitution libre, basée sur le respect de la hiérarchie, de l'autorité et de l'idée conservatrice, la laisse toujours forte et triomphante, malgré ces désordres partiels.

Je ne veux pas entreprendre ici, M. l'Orateur, un plaidoyer contre l'annexion, mais je dois constater avec plaisir et satisfaction, que ces gouvernements locaux seront une barrière de plus devant les tendances possibles de quelques-uns de nos compatriotes. Je ne suis pas sans aimer ni sans admirer

certains côtés de la vie politique et sociale des Etats-Unis; mais je suis loin d'aimer et d'admirer leur politique étroite, en tout basée sur l'intérêt et l'égoïsme, négation directe du principe vital des grandes associations humaines, déclarant chaque état et chaque citoyen indépendant et libre, et le lendemain, écrasant sans pitié cet état et ce citoyen, parce qu'ils ont voulu affirmer ces mêmes droits; je n'aime pas cette politique soi-disant libérale, qui émancipe les nègres sans prévoyance et crée la servitude des blancs, parce que ceux-ci, après avoir combattu en héros, ont noblement rendu les armes à ceux qui se disaient leurs frères; cette politique égoïste et contradictoire qui ferme la porte à toute idée monarchique sur ce continent, et tâche en même temps d'implanter ses principes politiques en Europe par une intervention incessante. Je n'admire pas ce peuple quand je le vois, se drapant dans l'austérité de son républicanisme, ne pas reculer devant la responsabilité du meurtre d'une victime couronnée, et un instant après, se faufilant comme un parvenu dans les salons dorés des rois, en attendant qu'il déchire un lambeau de sa constitution pour se permettre de porter les oripeaux titulaires des vieilles monarchies, et se pavanant dans des équipages armoriés; on s'étonne et on a pitié quand on voit tout cela, et on se rappelle Caton applaudissant au meurtre de Brutus, et essayant le manteau de César en attendant qu'il en donne la commande.

Lorsqu'à l'ouverture de ce parlement, j'entendais les canons qui protègent la citadelle saluer l'inauguration de cette nouvelle ère politique, j'ai éprouvé un sentiment de ferme espoir pour notre avenir comme nation, en voyant notre gracieuse souveraine ne pas hésiter à nous donner pour le nom de cette province le pieux rocher de Champlain, au pied duquel les deux nations combattaient jadis avec un égal courage pour la souveraineté, et sur lequel, à l'ombre du trophée commun que le courage et la gloire ont donné dans la mort aux deux héros de ces grandes luttes, nous nous réunissons dans un commun accord, luttant d'émulation dans nos efforts pour faire grandir et prospérer notre commune patrie. Nous sommes au berceau d'une constitution nouvelle; autour d'un berceau, les passions se taisent, les divisions disparaissent, pour faire place à des sentiments d'amour, à des projets de gloire et d'avenir. Unis-

sons-nous donc encore une fois, dans un désir commun de travailler de tous nos efforts pour la grandeur et la prospérité de cette province de Québec, si belle par ses souvenirs, si grande par son avenir, et si chère à nous tous.

Discours sur la papauté, prononcé à l'occasion du départ des zouaves pontificaux pour Rome, en février 1868 :—

Un jour, il y a de cela huit siècles, un humble moine parcourait l'Europe catholique, son crucifix à la main, et faisant tomber les peuples à genoux, sous le souffle de sa parole, les relevait chevaliers croisés. Un seul cri " Dieu le veut ! " leur faisait quitter ainsi castels, dames et tournois pour aller à la rescousse du Saint-Sépulcre. Jésus de Nazareth mort avait attendu là pendant trois jours le mystérieux miracle de sa résurrection ; le Sarrazin venait d'appuyer sa main impure sur ces quatre pierres mises là pour marquer le lieu du repos de Dieu, et la catholicité émue s'était mise en marche pour défendre le souvenir de son Christ outragé.

Aujourd'hui il ne s'agit plus du tombeau du Galiléen, car, toujours silencieux et déserté au milieu des plaines de la Judée, il git auprès de sa garde de preux, attendant que les siècles achèvent de faire crouler ces ossements poudreux sous leurs armures rouillées. On s'attaque au Christ lui-même, on soufflette son Vicaire-successeur ; on veut faire disparaître cette tiare qu'il nous a laissée comme dernier souvenir de son passage sur la terre, et ce sont des croyants, des catholiques, qui recommencent ce déicide.

Ah ! je comprends que le peuple Canadien se trouve sous le coup d'une émotion à la fois aussi vive et aussi douce que celle qui l'anime aujourd'hui. Nos sentiments n'ont peut-être jamais été aussi mélangés. Nous ressentons à la fois une joie sincère et une douleur profonde ; nous avons du sourire sur les lèvres et des larmes dans les yeux. Nous entendons des pleurs et des sanglots ; en même temps de douces mélodies s'élèvent de toutes parts. Que veut donc dire cette étrange anomalie, ces battements divers de nos cœurs, cette fluctuation de sentiments, ces souffles opposés qui agitent les âmes ? Que veut dire cette allégresse de l'Eglise et de la nation ? Que veut dire cette foule qui se précipite au temple, à la suite de quelques jeunes hommes

qui vont pieusement s'agenouiller au pied de l'autel et élever du plus profond de leur cœur une ardente prière à Dieu. Tout le monde les connaît. Vous les avez vus tous les jours ; ils sont vos enfants, vos amis, vos frères ; et, néanmoins, on ne peut trop se presser pour les voir de près, les admirer, les contempler. Vous leur pressez la main avec bonheur et vous vous honorez de leurs regards. Vous êtes fiers de les avoir connus et vous vous en faites gloire. Contraste étrange, cependant ! autour de nous, des femmes en larmes, des mères, des sœurs, des amies accourent à cette solennité touchante. Qu'y a-t-il donc dans ce mouvement ? Ce qu'il y a, c'est le sacrifice ; ce qu'il y a, c'est le dévouement, et le dévouement le plus entier à la plus sainte et à la plus noble des causes. L'élite de notre jeunesse dit adieu au pays pour aller combattre à Rome, pour couvrir de son corps la Chaire de Pierre et le cœur de l'Eglise. Ils y vont, tout brillants qu'ils sont ici, tout rayonnant que soit leur avenir, ils y vont en simples soldats.

Je voudrais dire à tous ceux qui sont partis, à ceux qui s'en vont, une parole d'admiration, un mot d'encouragement. En leur serrant la main, je n'aurais, pour les engager à marcher dans cette voie du Christ où ils sont entrés, qu'à leur montrer la fière devise de leur drapeau :

" Aime Dieu et va ton chemin."

Ah ! si jamais ce drapeau porte une tache, ce sera celle du sang d'un brave qui se sera fait tuer pour le défendre.

Leurs bras sont aussi forts que le fer de leurs carabines, leur courage aussi acéré, aussi bien trempé que l'acier de leurs sabres, leurs cœurs aussi ardents que les jets de flammes que vomissent les bouches de leurs canons. Avec de tels hommes le Canada n'a pas à craindre pour sa renommée, et la France qui les verra faire à côté d'elle, reconnaîtra bien vite les fils de saint Louis, les descendants de Godefroi de Bouillon ; l'oriflamme qui les guidera au combat ne portera jamais " lâcheté " pour devise, et les blessures qu'ils ne recevront pas en pleine poitrine seront faites par des traîtres qui les auront frappés par derrière, quand l'épuisement ou la mort les aura renversés.

En présence d'un aussi entier dévouement comment pourrions-nous faire taire notre admiration et comprimer en nous les

élans de l'enthousiasme? Comment, d'un autre côté, résister aux douleurs d'une séparation peut-être éternelle ?

Si nous applaudissons comme chrétiens et comme canadiens, il nous est bien permis aussi de verser quelques larmes comme parents et comme amis.

Livrons-nous donc sans restriction à ces deux sentiments opposés en ce moment, mais non contraires, aux deux sentiments les plus nobles qui puissent nous animer, l'amour de Dieu et l'amour de la famille.

Qui sont-ils ces jeunes soldats, déjà si vaillants par le courage qu'ils montrent à l'heure de la séparation? Qui sont-ils ? Ils sont nos enfants, ils sont nos amis, ils sont nos frères. Le sang le plus pur coule dans leurs veines, ils appartiennent à nos meilleures familles. Leurs cœurs sont remplis de nos affections et les nôtres des leurs.

Et pourquoi se séparent-ils ainsi de nous ? Lorsque tout paraît leur sourire, pourquoi priver la patrie de leur intelligence et de leurs bras ? Nous avons besoin d'eux, nous aussi. Pourquoi alors les pressons-nous dans nos bras au départ? Pourquoi les félicitons-nous de ce que l'on pourrait appeler un acte d'indifférence et d'ingratitude, un lâche abandon de si justes devoirs ?

Oh ! c'est qu'il y a dans le monde quelque chose de plus pur que l'amour, de plus fort que les liens de la nature, de plus beau que le patriotisme ; c'est la foi, c'est l'amour de la vérité qui accompagne toujours celui de Dieu. Aussi faut-il être un héros pour se faire simple soldat dans cette grande cause. Le simple soldat du pape a fait le sacrifice de sa famille, de son avenir, de sa renommée, de sa page dans l'histoire, qui est la récompense des héros. Peu lui importent nos couronnes périssables, il songe à celle des martyrs.........

La vérité, pour nous catholiques, repose dans l'infaillibilité du pape et son infaillibilité est rigoureusement liée à son indépendance ; son indépendance, dans les conditions actuelles de l'Europe, est liée à l'indépendance de Rome vis-à-vis toute autre souveraineté.

C'est donc Rome qui sert aujourd'hui de base à cette colonne de la vérité qui s'élève jusqu'au ciel et sur laquelle Dieu s'appuie complaisamment pour répandre ses bienfaits sur la terre. C'est donc à Rome que doivent se rendre les soldats de la vérité, à

Rome que nos jeunes compatriotes vont offrir leur courage, leurs vœux, leur sang, leur vie même !

Ce mouvement tout spontané les honore et nous honore nous-mêmes ; mais en même temps il nous permet de montrer notre reconnaissance à la papauté, à cette institution qui a formé l'Europe, relevé l'ancien monde enfoui dans la poussière, animé la civilisation ancienne du souffle du christianisme, et grandi l'humanité de toute la hauteur de la vérité révélée.

La vérité, c'est l'âme du monde. Du moment qu'elle disparaîtra de la terre, les temps seront accomplis et les nations seront dispersées. Incertaine, indécise pendant quatre mille ans, elle s'incarna un jour dans la personne du Christ, qui en confia la garde à son Vicaire.........

Quel moment solennel que celui de l'avènement de la Vérité dans le monde ? La providence veut qu'aucune agitation ne trouble la grande œuvre qui va s'accomplir ; que tous les peuples soient en paix, et ce fait ne doit se renouveler que plus tard, sous le règne d'un autre Auguste, Louis XIV de France...

.........Mais cet Occident gangrené, pourri jusque dans la moëlle des os, ne méritait pas d'être le dépositaire de la Vérité. Le souffle le plus pur de Dieu ne devait animer que des nations fortes et vigoureuses, que ni la mollesse, ni le luxe, ni les passions honteuses n'avaient affaiblies. En un instant, on voit arriver les Francs, les Germains, les Gaulois, les Lombards, les Visigoths ; ils arrivent portés sur tous les vents. Le vieux monde croule sous les pas de leurs chevaux ; Clovis est baptisé, l'Angleterre, l'Allemagne, l'Espagne, s'inclinent devant la Croix. Charlemagne ne fait qu'un seul manteau de ceux des deux Empereurs Romains. La papauté grandit et devient l'arbitre de l'Europe. C'est alors qu'elle peut s'occuper de la culture des sciences, des arts et des lettres ; qu'elle remet en lumière les grands génies de l'antiquité qui pâlissent néanmoins en face des gloires nouvelles. Le siècle de Périclès s'efface devant celui de Léon X. Faut-il nommer Raphaël, Pic de la Mirandole, le Tasse, le Dante, Boëce, Savonarole et Michel-Ange qui porta le Panthéon dans les airs ?.........

Les guerres de la féodalité une fois terminées, l'autorité pontificale perdit quelque peu de son prestige. Les rois devinrent plus forts après avoir affaibli ou détruit leurs barons. Ils résis-

tèrent parfois au Souverain Pontife. Les schismes se déclarèrent enfin ; l'Eglise eut de pénibles luttes à soutenir, mais elle en sortit victorieuse et son influence civilisatrice n'a pas cessé de dominer le monde.........

La Révolution et l'Empire s'acharnèrent à la ruine de Rome.

Heureusement qu'on a vu, depuis, un autre Empire réparer glorieusement les fautes du premier.........

Le Pape dépouillé n'en est pas moins resté la plus belle figure de l'histoire contemporaine. Pie VII, Grégoire XVI, Léon XII, et mieux qu'eux encore, Pie IX rappellent les plus beaux temps de l'Eglise. Leur voix a toujours dominé les tempêtes soulevées autour d'eux. Les nations ne l'entendent jamais sans tressaillir. Ainsi la papauté se trouve mêlée à tous les grands événements de l'Europe ; c'est elle qui lui a donné la civilisation dont elle abuse aujourd'hui.........

La papauté qui a déjà sauvé l'Europe des envahissements de la barbarie, sauvera le monde de l'invasion plus redoutable des nouveaux barbares qui la menacent aujourd'hui. Le socialisme mine sourdement les trônes de l'Europe, et c'est un châtiment que peut-être la providence réserve à la politique sceptique du siècle. Aux élans de la foi qui fesaient la beauté du sentiment public du moyen âge, on a substitué le froid calcul de la diplomatie, et on s'en est applaudi. Dieu qui voit et conduit tout d'en haut se venge de la raison humaine s'insurgeant contre ses volontés. On sent le monde crouler ; les uns n'espèrent plus, les autres dédaignent, et se laissent aller dans l'indifférence. Mais pourquoi cette dissolution ? C'est que les gouvernements n'ont plus de foi, c'est parce que l'on a répandu dans le corps social des éléments putrides qui, en produisant la fermentation, ont amené la putréfaction et par suite la dissolution. Le doute, le matérialisme ont voulu fouiller dans toutes ses parties l'être moral, social et politique ; on a tout remué, tout déplacé, et quand on a voulu refaire, on s'est aperçu que les pièces disloquées ne s'ajustaient plus ; elles avaient déjà subi l'action délétère du doute qui engendre le découragement, le désespoir, et comme dernier résultat les révolutions..........

Ne perdons pas cependant l'espérance ; la foi vive des nations nouvelles de ce continent régénèrera le monde, en se retrempant aux sources premières de la chrétienté. C'est un devoir

pour nous de savoir apprécier ce que la papauté a fait pour la civilisation, un devoir que l'on ne peut mieux accomplir qu'en offrant pour sa défense le sang le plus pur de notre nation. Qu'ils partent donc, nos zouaves, et qu'ils comptent sur notre encouragement, nos sympathies et nos affections................

J'ai parlé de civilisation. J'ai dit que les papes avaient le plus contribué à la développer en Europe. L'incrédulité va sourire de cette prétention; qu'elle se tranquillise. Car je n'entends parler nullement ici de notre civilisation à la vapeur et à l'électricité, ni des merveilles de l'industrie contemporaine; j'entends plutôt parler de la civilisation qui donne aux peuples un caractère moral et religieux, et qui produit lentement des œuvres que le temps ne détruira jamais.

On a eu raison de dire que Rome était la dernière grandeur vivante de l'Italie ; et qui a fait, qui conserve cette grandeur, si ce n'est la papauté ? Lorsque la Rome des Césars eut disparu sous les pieds des barbares, laissant tomber son sceptre de souveraine, la force intellectuelle et morale représentée dans la papauté la toucha et dit à ce nouveau Lazarre : " relève-toi, " et Rome chrétienne devint, avec le centre de la catholicité, le foyer des arts, des sciences et des lettres.

Et qui aurait pu conserver, contre le temps et les innovations d'un progrès toujours niveleur, ces monuments de l'antiquité que le temps cherche tous les jours à démolir, si ce n'est la puissance essentiellement conservatrice de la papauté. Otez le pape de Rome et dans vingt ans les ruines glorieuses dont elle abonde auront disparu sous les ronces qui y auront poussé ; au lieu d'être la première ville du monde, vous en ferez un prosaïque petit village prenant place après les petites villes de l'Europe.

Eh ! pourquoi Rome devrait-elle être au gouvernement italien ? Pensez-vous que le peuple en serait meilleur et plus civilisé ? Pensez vous que le progrès y gagnerait ? Mais, voyez donc ce qu'a fait ce gouvernement depuis huit ans, et dites-moi si ce que Pie IX n'a pas pu faire, Victor-Emmanuel l'aurait bien fait, avec ses ministères à l'eau de rose, ne se comprenant pas eux-mêmes, et cédant tous les jours à la Révolution, leur souveraine, comme elle fut leur mère. N'essayez pas d'envoyer le roi galant homme régner au Vatican ; les ombres de

Jules II, de Léon X, et de Sixte-Quint le feraient rougir et troubleraient ses fêtes ! Non, laissez Rome au pape si vous ne voulez découronner l'Italie devant l'univers...............

Mais Rome est-elle réellement dans un état de défense ? C'est la question que pourra se poser celui que l'enthousiasme n'a pas saisi, au spectacle du sacrifice de nos jeunes compatriotes. A celui-là je répondrai par la dernière victoire de Mentana qui a renvoyé le vieux lion rouge se ronger les griffes de dépit sur son rocher de Caprera ; je répondrai par le courage des zouaves pontificaux, par l'attachement du peuple de Rome à l'auguste Pie IX, par la protection avouée de Napoléon III, par les fortifications imposantes dont on ceint le Vatican, et surtout par l'énergie du pape lui-même.

Mais pourquoi envoyer des soldats de si loin ? Le pape n'a qu'à frapper du pied la terre pour faire surgir des légions de catholiques prêts à le défendre.

Il est bien vrai de dire que le pape ne manque pas de soldats, mais il manque d'argent pour les entretenir. Aussi, est-ce en même temps un service pécuniaire que nous rendons au chef de l'Eglise en entretenant de nos propres deniers cette poignée de braves qui s'embarquent pour Rome. Ils vont donner leur sang, eux ; c'est bien le moins que, nous, nous lui donnions notre obole. Aussi, je la demande cette obole à tout le monde, aux hommes, aux femmes, aux enfants. Les femmes de France et de Belgique se dépouillent de leurs bijoux, de leurs diamants ; ne trouveront-elles aucune imitatrice en Canada ? Il faudrait pour le croire, ne pas connaître l'esprit de sacrifice de la femme canadienne, sa bonté d'âme et de cœur. Si vous n'avez ni or, ni bijoux, donnez au moins votre travail, votre bonne volonté. Organisez des bazars, prêtez vos voix et vos talents à des concerts ; on trouve toujours moyen de faire la charité quand sincèrement on veut la faire............ ....

Des esprits mal disposés ont été jusqu'à penser que le gouvernement anglais pourrait s'opposer à ce mouvement. Quoi ! l'Angleterre ! Mais a-t-on oublié que de tous les souverains de l'Europe, le faible vieillard, qui siégeait alors au Vatican, fut le seul qui refusa de courber la tête devant la volonté despotique du premier Napoléon, interdisant l'entrée des ports européens à la marine anglaise ! Oublie-t-on qu'en ce moment

le fénianisme ferait probablement crouler l'empire anglais sans la pression de la cour de Rome contre cet élément de révolution. Mais éloignons de notre pensée d'aussi pénibles réflexions..

Supposons que Rome doive succomber sous les coups de la Révolution ; le dévouement de ces jeunes gens ne restera pas sans récompense ; non seulement pour eux, mais pour nous encore : " la cause du pape est la cause de Dieu." C'est presque forcer le ciel à la reconnaissance, et attirer sur nous des bienfaits incalculables ! Qui sait ? Si Rome doit succomber, qui sait si le pape ne viendrait pas se fixer en Amérique ? Cela va paraître hardi, mais cette hypothèse est parfaitement dans l'ordre des possibilités humaines.

La vérité est le soleil du monde ; comme le soleil, elle est sortie de l'Orient. L'Orient était alors florissant ; il avait pour joyaux de sa couronne les villes les plus puissantes du monde, pour domaines les plus riches et les plus vastes empires ; mais l'Orient a tué ses propriétés, et la vérité a quitté ses rives. Elle est venue s'installer au cœur de l'Occident alors en décadence ; elle a réchauffé le cadavre de l'empire Romain, l'a ressuscité en inoculant dans ses veines le sang vigoureux des peuples barbares. L'Europe s'est formée, a grandi à l'ombre de la croix, pendant que l'Orient se perdait dans la nuit, en proie à la barbarie et à l'anarchie. Jérusalem, la ville de Salomon, n'est plus qu'un tombeau renfermant un autre tombeau qui est son symbole. L'un et l'autre sont vides des cadavres qui y ont été déposés, l'un du Christ, l'autre du peuple juif.

Qui sait donc, si un sort pareil n'est pas réservé à l'Europe actuelle ? N'entendez-vous pas craquer ce vieux vaisseau de toutes parts ? Les révolutions y couvent tous les genres de crime, dans l'ombre. On s'y attend, à chaque instant, à un effrondrement, et pas de ressources, car le cœur est paralysé !...

Qui sait donc si Paris ne sera pas un jour ce qu'est Athènes ; Rome, ce qu'est Jérusalem ; Londres, ce qu'est Carthage ?...

Et, de ce côté, la jeune Amérique tend les bras à la civilisation. La religion y a jeté des racines profondes dans les cœurs. Elle a des orages dans son ciel, mais, derrière ces orages, on aperçoit des horizons remplis de soleil. L'Europe se meurt, l'Amérique est au berceau !...

Qui sait si ce soleil divin, la vérité révélée, poursuivant sa

marche, ne viendra pas s'arrêter dans notre ciel, réchauffer notre sol, grandir, développer notre avenir moral, social et artistique, élever des villes dans nos déserts et tracer dans nos solitudes les limites de vastes empires ?... L'Europe fut un jour dans les conditions actuelles de l'Amérique. Elle a pris plusieurs siècles à se former. Avec des siècles, l'Amérique à son tour pourra bien devenir ce qu'est actuellement l'Europe.

La chose est au moins possible, si elle n'est point probable, et peut-être est-il dans les secrets de Dieu de promener ainsi la croix, soleil divin, autour du globe, avant de rappeler la vérité au ciel, et d'éteindre les soleils de son souffle, à l'expiration des temps ?...

Conférence faite à Montréal, le 7 mai 1868.

LES GIRONDINS

Mesdames et Messieurs,

L'histoire doit être le livre de maximes des peuples, le régulateur de leur conduite, la boussole avec laquelle les nations doivent interroger les champs de l'avenir ouverts devant elles, pour y tracer la route qu'elles doivent s'y frayer.

Mais autant ces leçons sont précieuses, autant en est pernicieuse l'application pour ceux qui les faussent. Plus aussi les époques que l'on étudie sont bouleversées, plus difficile en est l'étude, et plus instructive en est la leçon.

Dans le grand livre de l'histoire, il n'y a pas de pages plus remplies d'enseignements, et de l'étude desquelles jaillissent plus de lumière et de vérités pour l'instruction des peuples, que la page que couvre le récit de la révolution française, dont un des épisodes forme le sujet de cet entretien. La leçon que nous donnent les événements de cette époque terrible de l'histoire de l'Europe, est effrayante de vérité. Toujours le même principe conduisant aux mêmes conséquences. La révolte de la raison contre la divinité, enfantant l'aveuglement et le vertige.

On parle souvent et avec emphase des principes de 89 ; on considère cette date comme le point de départ des idées de liberté, de grandeur nationale et de philosophie sociale. On justifie même les excès de la révolution française avec cette date mémorable. Oh ! vous faites bien de vanter, de faire briller votre joyau pour détourner les regards des monceaux de ruines et de cadavres que huit années du règne de votre idole ont entassés sur le sol de la France !

Croyez-vous que la révolution soit le fait réfléchi des hommes qui l'ont commencée, qui l'ont faite, le résultat d'un système médité d'avance par les philosophes dans l'intérêt des peuples ? Non ; si j'étais philosophe, je dirais qu'elle fut un accident dans

la marche d'une nation ; je suis chrétien, et je dis que ce fut un châtiment que Dieu réservait à la France, pour la punir et la régénérer.

La royauté avait porté sur le trône de saint Louis le faste des Césars, l'immonde immoralité des Sardanapale ; le plus doux, le plus vertueux, le plus humble de ses rois porta sa tête sur l'échafaud ; la noblesse avait imité la royauté dans ses excès, elle avait encensé Voltaire, elle s'était faite philosophe ; elle avait semé dans le vent, elle récolta dans la tempête.

Le clergé lui-même avait assez largement trempé dans la fange de ce siècle ; le flot de sang que la révolution coûta à la partie saine du clergé français, fut assez large et assez profond pour y laver toutes les souillures de ses membres indignes et réchauffer encore d'une ardeur chrétienne le cœur de la France.

Et le peuple ? le peuple qui souffrit tant de cette révolution faite pourtant en son nom ; le peuple dont les misères, les désordres et les hontes furent si hideux que les historiens révolutionnaires les passent sous silence de peur d'y rencontrer un soufflet à leurs utopies sociales ; le peuple, lui aussi, avait participé à l'entraînement général. Voltaire avait été son idole, l'*Encyclopédie* son évangile philosophique ; Jean-Jacques Rousseau était son prophète, le *Contrat social* son évangile politique.

Ce qui avait sauvé la France jusque-là, ce qui sauvera toujours les peuples, c'est la foi ; le cœur pouvait être gangréné, mais la tête était saine. A l'avènement de la révolution, le peuple n'avait plus de foi ; on pouvait dire de lui ce que disait Tacite des peuples voués à la destruction : "Les dieux sont partis." Et Dieu seul sait l'abîme de désolation dans lequel ce peuple fut plongé pendant dix ans, et d'où il ne sortit que pour aller rougir de son sang les champs de bataille de toute l'Europe, afin de donner de la gloire au despote qui l'avait tiré de l'anarchie pour le jeter dans les fers.

L'accident impulsif de la révolution, ce fut le souffle puissant de son premier et de son plus grand tribun, Mirabeau. Mirabeau qui avilit la royauté et la noblesse, parce que la noblesse l'avait rejeté de son sein ; qui détruisit la Bastille parce qu'elle l'avait retenu captif et lui reprochait ses infamies ; qui outragea la religion parce qu'elle avait flétri ses désordres ; les lois, parce qu'elles avaient puni ses forfaits. Mirabeau, vrai génie de la

révolution, dans ses grandeurs comme dans ses bassesses ; moitié fange, moitié génie ; moitié grand homme, moitié scélérat ; sa vie tout entière fut comme le mélange dont il était composé ; il eut du génie dans son orgueil ; dans ses erreurs, il eut du repentir ; mais il vendit son génie pour de la vengeance, pour de l'or il vendit son repentir.

Mirabeau venait de mourir à l'époque où nous commençons notre récit. Ses collègues achevaient leurs travaux. Aux luttes brûlantes des commencements de la révolution, avaient succédé des travaux sérieux pour la consolidation de la paix entre les deux pouvoirs, le peuple et la royauté. Les démagogues travaillaient encore sourdement ; la lutte pouvait, devait se continuer entre l'anarchie et la réforme sociale durable.

Au parti qu'avait inspiré Mirabeau en mourant, devait succéder avant peu un parti rajeuni qui aurait pu continuer son œuvre et renverser la Montagne encore en embryon. J'ai presque nommé les Girondins, dont j'ai entrepris de vous parler ce soir.

Sans haine, sans passion, sans préjugé, nous examinerons la vie politique si courte et si agitée de ces hommes qui pendant deux ans remplirent la France de leurs noms ; et deux ans de cette époque, c'était un siècle de l'histoire.

Leur talent, les aspirations de leur génie, leur enthousiasme aveugle pour une liberté dont ils avaient appris les notions dans les chefs-d'œuvre de Plutarque et des chantres de Rome et d'Athènes, et que, dans leur imagination brûlante comme le soleil de leur pays, ils voulaient implanter dans une nouvelle république lacédémonienne ; leurs haines contre l'ordre de choses qui venait de crouler ; leur ambition, cause de toutes leurs erreurs, ne voulant jamais souffrir personne les devancer dans la voie des idées nouvelles alors maîtresses ; leurs fautes, leurs faiblesses ; leur complicité coupable avec ceux qu'ils devaient combattre ; leur silence devant les horreurs du vandalisme qui couvrit un moment la France de sang et de ruines ; puis le grand crime de leur histoire, crime dont ils voulurent détourner les suites dans le sentiment de leur repentir, malheureusement trop tardif, mais que l'histoire impartiale leur reprochera toujours, et que toute leur gloire ne pourra jamais faire oublier ; telle est la première partie du drame tragique

qui forme leur vie, et qui se termine dans ces pages sublimes de leur histoire où nous les verrons dans toute la beauté de leur génie, effrayés de l'œuvre qu'ils avaient commencée eux-mêmes, se précipitant vaillamment au devant du char de l'Etat pour l'empêcher de rouler dans l'abîme où il marchait, tenant tête pendant dix mois au flot révolutionnaire qui avait rompu ses digues et submergeait l'édifice social ; nous les verrons à cette même tribune d'où ils avaient précipité la monarchie foudroyer les tyrannies populaires cent fois plus odieuses que la pire des royautés.

Dans cette lutte titanique contre l'anarchie, le génie de la révolution parut, plus d'une fois, terrassé par le génie de leur éloquence.

> Ce siècle, dont l'écume entraînait dans sa course
> Les mœurs, les rois, les dieux...

La victoire fut toujours indécise tant que la tribune, ce rempart toujours aguerri de la liberté contre toutes les tyrannies, resta debout, mais un jour vint où la tourmente révolutionnaire emporta la tribune, et les hommes, les Girondins, accablés, mutilés, sanglants, roulèrent écrasés sous les dernières ruines sociales, demandant à la postérité l'oubli de leurs fautes dans la terrible expiation qu'ils en subissaient.

La révolution avait deux ans. La France commençait à respirer, à la suite des convulsions profondes qui l'avaient agitée pendant les premières crises de son enfantement à la liberté. L'Assemblée nationale venait de terminer ses travaux législatifs par l'adoption de l'acte constitutionnel, et l'acceptation solennelle, par le roi, de cette nouvelle charte politique de la France, semblait avoir réconcilié les esprits avec l'idée de la royauté. Les dernières séances de cette assemblée, inaugurée dans un moment de colère populaire soulevée par le souffle de Mirabeau, avaient été empreintes d'un caractère de majestueuse gravité. Le lecteur, en parcourant le récit de ces événements, se surprend encore aujourd'hui, à croire à l'établissement définitif d'une monarchie constitutionnelle, après les premiers orages de la révolution. Les belles paroles de Malouet avaient porté leurs fruits : " N'essayez pas, avait-il dit, de faire marcher de front une révolution violente avec une constitution libre. L'une

ne s'opère que dans le tumulte des passions et des armes, l'autre ne peut s'établir que par des transactions amiables entre les intérêts anciens et les intérêts nouveaux. Une révolution est une tempête pendant laquelle il faut serrer ses voiles ou être submergé, mais après la tempête ceux qui en ont été battus comme ceux qui n'en ont pas souffert doivent jouir en commun de la sérénité du ciel; tout redevient calme et pur sous l'horizon. Ainsi, après une révolution, il faut que la constitution rallie tous les citoyens. Il ne faut pas qu'il y ait un seul homme dans le royaume qui puisse courir des dangers pour sa vie en s'expliquant franchement sur la constitution. Sans cette sécurité, il n'y a point de vœu certain, point de liberté; il n'y aura qu'un pouvoir prédominant, une tyrannie populaire ou autre, jusqu'à ce que vous ayez séparé la constitution des mouvements de la révolution. Il n'y a de constitution libre et durable, hors le despotisme, que celle qui termine une révolution et qu'on propose, qu'on accepte, qu'on exécute avec des formes calmes, libres et totalement dissemblables des formes de la révolution. Si la révolution ne s'arrête et ne fait place à la constitution, l'état ébranlé s'agitera longtemps dans les convulsions de l'anarchie..."

Le roi, un moment débarrassé de la surveillance jalouse à laquelle on l'avait soumis, avait adressé à l'assemblée ce message, en même temps noble et doux, qui ne laisse, en dépit des historiens de la révolution, aucun doute sur les intentions sincères de Louis XVI vis à vis du peuple: "J'ai examiné, dit-il, l'acte constitutionnel; je l'accepte et je le ferai exécuter." Le lendemain, au milieu de tous ces hommes qui vingt fois avaient fait trembler la royauté sur sa base, le roi, visiblement affecté, avait prononcé le serment constitutionnel:

"Je viens consacrer ici solennellement l'acceptation que j'ai donnée à l'acte constitutionnel. Je jure d'être fidèle à la nation et à la loi, et d'employer tout le pouvoir qui m'est délégué, à maintenir la constitution et à faire exécuter les décrets. Puisse cette grande et mémorable époque être celle du rétablissement de la paix et devenir le gage du bonheur du peuple et de la prospérité de l'empire..."

Tout Paris avait acclamé ces paroles de paix et de patriotisme; la France entière avait ressenti cet élan vers l'ordre et

la liberté. L'assemblée s'était déclarée dissoute, et comme pour témoigner par un acte éclatant son désir de commencer une ère nouvelle, en oubliant un passé tumultueux, elle avait elle-même décrété l'inéligibilité de ses membres à l'assemblée qui allait lui succéder. Il était évident pour tout le monde que la Révolution, si elle n'était lassée tout à fait, était au moins ralentie dans sa course impétueuse; c'était le temps de lui mettre le frein, si on n'osait la museler tout à fait.

L'attitude de l'Europe n'était pas des plus rassurantes, il est vrai ; mais Louis XVI avait paru accepter si franchement la constitution; la crainte que de nouvelles menaces ne fussent l'occasion de nouveaux excès ; l'influence croissante du parti constitutionnel et ses relations avec la noblesse ; tous ces éléments réunis pouvaient retenir les alliés en attendant la consolidation de la royauté sur les bases nouvelles que la nation venait de lui donner.

La Constituante avait cependant commis une faute immense qui ne fut pas étrangère, peut-être, aux malheureux événements qui assombrirent plus tard la France. Dans un moment d'enthousiasme pour l'abnégation des haines personnelles, pour l'oubli des dissensions de partis, elle avait cru faire un noble sacrifice à la patrie en s'excluant de la nouvelle assemblée qui devait continuer son œuvre de paix et de régénération sociale. Elle laissait par là le sort de la nation entre des mains inexpérimentées que la violence des factions pouvait séduire ou renverser.

Pourtant, il y avait encore tout à espérer, car si la Constituante était rajeunie dans l'Assemblée législative, il y avait, dans les rangs de cette dernière, assez de talent, de vertu civique, d'éloquence et de génie pour combattre les faux prophètes de la Révolution, ces sombres démolisseurs de la société pour qui le nivelage universel était une idée absolue, dût-il s'opérer, par la chute de la moitié du peuple français ; il y avait, dis-je, assez de talent et de génie, si seulement ce talent, ce génie eût poussé la France dans la voie que l'Assemblée constituante avait ouverte par ses derniers travaux.

Oui, elle était imposante à voir cette nouvelle assemblée, à sa première réunion. On regrettait de ne pas y rencontrer ces figures vénérables, ces fronts graves, ces manières distinguées

des anciens députés du tiers-état, du clergé et de la noblesse qui avaient formé la première assemblée populaire de la Révolution. On y attendait en vain les voix éloquentes des Barnave, des Dupont, des Lameth, des Maury. Mais d'un autre côté on ne pouvait s'empêcher de regarder avec une sympathique anxiété ces fronts mâles, ces figures vigoureuses, ces têtes expressives, où la pensée bouillante et hardie se trahissait à chaque mouvement des muscles ; on admirait malgré soi ces regards tantôt vifs et ardents, tantôt pensifs et intelligents, tantôt fiers et austères, comme les sentiments et les pensées qui agitaient cette multitude de députés se pressant dans l'enceinte parlementaire pour la première fois, anxieux d'entrevoir, errant sous ces voûtes, le génie de la Révolution qu'ils avaient la mission de maîtriser et de conduire.

Voyez plutôt ; regardez près de la tribune ce député à la figure pâle, calme, mollement pensive ; sa taille est moyenne, mais bien découplée ; sa pose est négligée, mais élégante ; sa mise est parfaite. De longs cheveux châtains encadrent un front large et serein, spacieux frontispice de l'édifice où les études et l'intelligence ont donné une demeure à la pensée.

Sa conversation n'anime pas habituellement sa physionomie ; cependant, à de certains intervalles, un reflet étrange illumine tout à coup cette figure ; les lèvres deviennent frémissantes, les tempes se gonflent ; on dirait que la pensée en ébullition soulève les parois du volcan où elle est contenue et s'élance déjà au dehors dans des regards d'où jaillissent des éclairs ; puis, un instant après, toute cette physionomie reprend sa sérénité, sans effort ; pas une contraction n'indique que le souffle de la passion vient de bouleverser cette surface, maintenant si calme et si limpide. On devine de suite deux natures dans cet homme ; l'homme du monde, insouciant, facile, poli, et l'homme du mouvement, du tourbillon, de la tempête ; l'homme de la pensée méditative, et l'homme de la passion impétueuse ; le rhéteur irréprochable et le tribun dont le geste et la voix pouvaient ébranler un trône.

La tribune, encore vibrante sous les foudres de l'éloquence de Mirabeau, semble appeler cet homme et lui tendre les bras. Une sorte de respect l'environne ; malgré sa jeunesse, ses deux interlocuteurs, plus âgés que lui, lui parlent avec une certaine

déférence. Ces deux derniers sont Guadet et Gensonné ; le premier est Vergniaux ; Vergniaux, entouré du prestige de sa merveilleuse éloquence ; Vergniaux, l'orateur, l'âme de la Gironde, de ce cercle, de cette constellation brillante de penseurs, de savants et d'orateurs, que le midi de la France avait députés à Paris, et qui devaient dans peu entraîner avec elle la majorité de l'Assemblée.

Vous me pardonnerez, Mesdames et Messieurs, ces détails un peu étendus sur l'homme qui personnifia pendant toute sa carrière les idées, les aspirations, les doctrines, les enthousiasmes, les colères, les faiblesses, le talent, la sensibilité, l'héroïque courage de ces douze jeunes députés de la Gironde qui donnèrent bientôt leur nom à tout un parti.

Vergniaux n'avait alors que trente-trois ans, et déjà sa réputation était répandue dans toute la France. Il venait de Bordeaux où il était avocat. Bordeaux avait été le centre d'action qui avait dirigé les élections de tout le Midi ; Bordeaux, vieille ville autrefois moitié romaine, conservant encore dans le barreau les anciennes traditions du *forum* romain ; Bordeaux, pays parlementaire, ayant dans tous les temps combattu pour l'extension de ses immunités contre les envahissements de la royauté ; Bordeaux devait avoir inspiré à tous ses députés cet esprit d'enthousiasme républicain qui avait toujours prévalu au milieu de ses citoyens, et Vergniaux était un de ces députés.

Son éducation première se fit sous les soins des révérends pères jésuites à Limoges où il était né. Son âme impressionnable et naturellement douce et élevée le porta d'abord à entrer dans la vie ecclésiastique. Le Séminaire de Limoges renferma pendant quelque temps cet homme qui devait, le premier et le plus ardent de tous, invoquer la déportation des prêtres qui refusaient de prêter le serment à la constitution civile du clergé, considérée par ce dernier comme un attentat à ses droits civils et à sa conscience.

Il recula au dernier pas qui lui restait à faire pour entrer dans le sacerdoce ; sa famille l'envoya à Bordeaux commencer ses études du droit ; déjà son génie brillant s'était révélé en plusieurs occasions. A Bordeaux il fut confié aux soins du président Dupaty. Ce dernier était imbu des idées philosophiques des auteurs de l'*Encyclopédie*, tout imprégné de cette philoso-

phie sceptique, se drapant dans des apparences d'austérité, n'admirant que ce qui était grec ou romain. On comprend facilement qu'avec ce nouveau maître, l'incrédulité fit, chez le jeune étudiant, des progrès aussi rapides que les sciences et l'art oratoire.

La Révolution éclata ; il en embrassa les principes avec l'enthousiasme d'une âme exaltée, avec l'ambition que son immense talent justifiait.

Arrivé à Paris, il fut reçu chez madame Roland, centre de réunion de tout ce que la Révolution renfermait d'hommes d'élite. Esprit cultivé et infatigable dans ses efforts pour assurer le triomphe de la liberté ; âme ardente et austère à la fois, madame Roland apprécia peu d'abord ce jeune homme dont la mollesse et l'amour des plaisirs lui semblait être une barrière aux élans du génie. Ses luttes gigantesques avec la Montagne, son énergie victorieuse aux heures du danger, changèrent plus tard les sentiments de cette femme illustre sur Vergniaux.

J'emprunterai ici quelques lignes à la plume éloquente de M. de Lamartine sur l'orateur de la Gironde : "La facilité, cette grâce du génie, assouplissait tout en lui, talent, caractère, attitude. Une certaine nonchalance annonçait qu'il s'oubliait aisément lui-même, sûr de se retrouver avec toute sa force au moment où il aurait besoin de se recueillir...... C'était un instrument d'enthousiasme, qui ne prenait sa valeur et sa place que dans l'inspiration...... Insouciant des moyens de succès comme tous les hommes qui se sentent une grande force intérieure, il travaillait peu, et se fiait à l'occasion et à la nature...

.........Ses habitudes étaient méditatives et paresseuses. Il se levait au milieu du jour ; il écrivait peu et sur des feuilles éparses ; il composait ses discours lentement, dans ses rêveries, et les retenait à l'aide de notes dans sa mémoire ; il polissait son discours à loisir comme le soldat polit son arme au repos. Il ne voulait pas seulement que ses coups fussent mortels, il voulait qu'ils fussent brillants ; aussi curieux de l'art que de la politique. Le coup porté, il en abandonnait le contre-coup à la destinée, et s'abandonnait de nouveau lui-même à la mollesse. Ce n'était pas l'homme de toutes les heures, c'était l'homme des grandes journées......... Tel était celui que la nature avait donné pour chef aux Girondins. Il ne daigna pas l'être, bien

qu'il eût l'âme et les vues d'un homme d'Etat ; trop insouciant pour un chef de parti, trop grand pour être le second de personne ; il fut Vergniaux. Plus glorieux qu'utile à ses amis, il ne voulut pas les conduire, il les immortalisa."

Autour de lui se groupait cette pléiade de noms illustres que l'on rencontre à chacune des pages de l'histoire de l'Assemblée législative et des commencements de la Convention. C'était Guadet, député de Bordeaux ; lui aussi, ardent, impétueux, homme d'expédients, prompt à concevoir, hardi à l'attaque ; il eut été le premier soldat d'un général audacieux et déterminé. C'était Brissot, orateur dogmatique, homme d'Etat, publiciste distingué, qui fut considéré comme l'inspirateur de la Gironde dans sa politique, et qui reçut comme tel sa large part des fureurs démagogiques ; pendant longtemps Brissotins et Girondins furent synonymes ; c'était l'ami et le collaborateur de Roland, foyer de réunion de toute la Gironde ; Gensonné, âme ardente et ulcérée contre les abus qu'il voyait dans la société monarchique que l'on venait de détruire ; Barbaroux, bouillant député de Marseille, conservant à Paris les brûlantes aspirations qu'il avait jetées, comme l'airain en ébullition, dans le cœur des milliers de Marseillais qu'il avait amenés à Paris pour la journée du 10 août; Ducos et Boyer-Fonfrède, tous deux de Bordeaux ; ardents de toute la fougue de leur jeunesse, toujours prêts à l'heure du danger; Condorcet, philosophe austère, passionné pour les théories humanitaires de cette époque ; Carra, le pamphlétaire de la Gironde ; Louvet, l'ami, l'admirateur de M. Roland ; homme d'occasion, littérateur élégant, orateur passionné ; Péthion, le roi de la commune, pendant quelque temps rallié aux Girondins par les excès de la Montagne.

Il n'y avait certes pas à désespérer de la France avec de tels hommes, s'ils eussent voulu comprendre que la fermeté dans la modération, l'énergie contre les violences des factions, était la seule sauvegarde de la société.

Malheureusement pour eux, l'ambition les aveuglait ; ils sentaient leur talent ; leur supériorité sur les autres membres de l'Assemblée leur défendait de jamais être les seconds ; aussi dépassèrent-ils quelquefois les Jacobins pour ne pas perdre ce qu'ils croyaient être les rênes de la république. Ils auraient pu être les rois de l'Assemblée, les sauveurs de la France en

essayant de conserver le trône avec les constitutionnels ; ils préférèrent le rôle d'agitateurs. Avaient-ils foi à la république ? leurs paroles l'indiquent, leurs fautes le démontrent, leur chute en fait douter.

La première manifestation de l'esprit de l'assemblée se traduisit par une discussion ridicule sur le titre de Majesté et autres formes parlementaires. Vergniaux y porta la politique sentencieuse et flottante qui caractérisa toujours la Gironde daus toutes les luttes qu'elle eût à soutenir ensuite. Cependant ce petit orage s'était dissipé, et une fois encore la France commençait à croire à une réconciliation entre la nation et le Souverain.

La mesure la plus importante qui suivit cette inauguration fut celle du décret sur les prêtres non-assermentés. Comme si la Gironde eût voulu montrer de suite son ardeur à pousser dans leurs dernières conséquences les principes de la révolution, un de ses orateurs, Isuard, dans un discours où l'impiété le disputait à l'éloquence, emporta ce décret qui valut à la France l'insurrection de la Vendée et, plus tard, les massacres de la Conciergerie.

Le décret sur les émigrés creusa davantage l'abîme où la Gironde voulait précipiter la royauté ; ce décret amena la malheureuse journée du 20 juin et fit pressentir le 10 août.

Le roi refusa de sanctionner ces décrets ; un nouvel orage éclata ; le 20 juin eut lieu, avec ses humiliations pour la royauté. A l'extérieur, la coalition irritée des infamies dont on abreuvait la royauté, redoubla de vigueur. Vergniaux, dans une harangue digne de Démosthène, souleva la France toute entière ; la guerre fut décrétée et les frontières se couvrirent de héros.

Cependant la Gironde n'était pas satisfaite dans ses triomphes. La Montagne lui portait ombrage ; Robespierre et Marat laissaient les *hommes d'Etat*, comme ils les appelaient dérisoirement, faire l'œuvre de la révolution qu'eux se réservaient de finir.

Le ministre de la guerre, de Lessert, fut renvoyé. Roland, l'ami, l'hôte des Girondins, fut nommé ministre de l'intérieur. Robespierre vit ce triomphe avec colère, et la lutte de la Mon-

tagne commença, sourde d'abord, pour ébranler plus tard la France de son éclat.

Dans le cercle intime des Girondins, le mot de république avait été lancé ; tous craignaient de l'avouer publiquement ; on eût dit que ces hommes entrevoyaient déjà les désastres de la France et leur propre chute dans la démolition du dernier principe d'autorité subsistant dans la nation. Pourtant, il fallait maintenir la position à la hauteur de la fermentation de la capitale ; les bravades de Lafayette à l'assemblée, les défections de l'armée, furent le prétexte, et le 3 juillet, Vergniaux, dans un de ses plus éclatants efforts oratoires, acheva la déchéance morale de la royauté.

Le 10 août ne se fit pas attendre, et la Gironde s'en enorgueillit. Laissons lui cette gloire et à elle seule. Vergniaux eut, dans cette occasion, l'héroïsme du courage. Président de l'assemblée, on lui annonce que les soldats du roi envahissent les salles pour égorger les représentants ; tous les députés s'enfuient. " C'est le moment de tomber dignes du peuple au poste où il nous a envoyés," dit-il, et tous électrisés reprennent leurs siéges.

Les fidèles serviteurs de Louis XVI avaient été immolés ; la révolution triomphait et Vergniaux proclamait la suspension de la royauté, la convocation d'une Convention nationale, la séquestration du roi au Temple.

Les peuples s'illustrent quand ils marchent à la conquête de leur liberté, sous l'étendard de la justice, seraient-ils obligés de marcher dans le sang de leurs adversaires armés contre eux ; le massacre inutile et froid, l'assassinat calculé de victimes inoffensives, c'est là ce qui dégrade les causes populaires, ce qui les met au ban de l'opinion des honnêtes gens. Tel fut, le 10 août, l'œuvre des Girondins, les chefs Jacobins ayant fui dans la crainte de l'issue de la lutte.

Après cette journée, l'insurrection violente était dans les idées, dans les mœurs, et quand elle tourna contre la Gironde, ce fut la peine du talion qui leur fut appliquée.

Robespierre, Danton et Marat sentirent que le moment était arrivé pour eux ; le peuple était mûr pour la Terreur, et c'était par la terreur qu'ils voulaient, qu'ils devaient régner. Le soulèvement fut immense. Les Girondins se sentaient dépassés ;

4

il fallait frapper un grand coup, pour retenir le pouvoir qui leur échappait.

Les journées de Septembre couvrirent un moment la France d'un voile de sang; les cris des milliers de victimes innocentes égorgées avec un raffinement de barbarie qui fait pâlir les cruautés des peuplades les plus sauvages, retentirent dans toute l'Europe et vouèrent la France à l'indignation de l'univers. Les Girondins subirent ces horreurs avec stupeur, mais avec faiblesse ; au lieu de se dévouer vaillamment au salut des pauvres infortunés que l'on égorgeait sans pitié, au lieu de soulever la partie saine de la population contre la poignée de brigands qui l'asservissaient, ils déplorèrent ces massacres, se réservant le droit d'en faire une arme contre leurs ennemis.

La Convention avait été nommée; le 21 septembre, elle inaurait son règne devenu plus tard si sombre pour la France. Vers les premières séances, l'impatience d'un député de la Montagne fit faire à la Gironde un pas de plus dans la révolution. Collot d'Herbois ayant demandé l'abolition de la royauté, Ducos, l'ami et l'élève de Vergniaux s'élance à la tribune: "Rédigeons à l'instant le décret," dit-il, "il n'y a pas besoin de considérant après les lumières que le 10 août a répandues. Le considérant de votre décret d'abolition de la royauté sera l'histoire des crimes de Louis XVI!" Le procès de l'infortuné monarque était décrété d'avance dans ces paroles.

Cependant, à ce moment, il y eut dans la Gironde un sentiment visible de frayeur pour les conséquences que devaient entraîner les fureurs des Jacobins encouragées par les concessions des modérés. On eût dit qu'ils entrevoyaient l'échafaud de Louis XVI projetant son ombre jusqu'à leur propre cortège funèbre. Le repentir venait malheureusement trop tard.

La lutte s'engagea; elle fut acharnée, terrible, mortelle; les discours flamboyaient comme des incendies, les apostrophes étincelaient comme des lames de poignard. C'est dans l'histoire de cette lutte que l'on voit à nu toute la fougue d'un Guadet, l'impétuosité méridionale de Barbaroux et de Ducos, le brûlant sarcasme de Gensonné, l'indomptable énergie de Louvet, et au-dessus de tout cela, dominant les foudres de la Convention, écrasant ses adversaires, stupéfiant jusqu'aux assassins dont les poignards le menaçaient, l'éloquence de Vergniaux toujours

sublime, revêtant toutes les formes ; terrible jusqu'à la passion, entraînante jusqu'au lyrisme. Le tableau de cette époque serait ravissant de génie et de beauté s'il n'était si largement encadré dans le sang.

Comme si la Gironde eut été fatalement condamnée à soulever tous les flots qu'elle devait plus tard essayer de contenir, ce fut encore un de ses membres, Valazé, qui prépara le premier rapport sur les crimes du roi et sa mise en accusation. Péthion, il est vrai, essaya mollement de retarder la chute en posant la question d'inviolabilité ; ce vain effort ne servit que d'aliment à la passion des Jacobins et à leur rage contre la royauté.

Un d'entre eux se signala surtout. L'américain Payne insulta grossièrement le roi en votant pour qu'il fût jugé. Thomas Payne, l'ami de Franklin, reçu à la cour de Louis XVI et recevant le don généreux de ce prince pour la jeune Amérique. Ce fut là son remercîment; quelques jours plus tard il devait signer l'arrêt de mort du roi, comme quittance, sans doute, des six millions de francs que ce monarque avait donnés en dot à la république naissante.

Le roi fut mis en accusation ; Vergniaux essaya encore une fois de racheter la faute de son parti par un effort suprême comme sa grande éloquence savait seul en inventer. Il proposa l'*appel au peuple* avant de juger le roi. Son discours, à ce sujet, est sans contredit la plus belle page d'éloquence de cet orateur toujours éloquent. Il fallait que la raison fut abrutie dans toutes les têtes pour que Paris entier ne vint pas arracher Louis XVI à la Convention. Jamais dialectique plus puissante, sentiments plus passionnés, accents prophétiques plus saisissants, ne s'étaient rencontrés dans la bouche d'un homme. Dans cette sublime improvisation, Vergniaux jetait son génie, son âme et son cœur pour sauver le roi, après avoir perdu la royauté. La France frémit un moment à ces paroles prophétiques ; la révolution s'arrêta épouvantée ; mais elle avait décrété les Droits de l'homme, et pour la révolution le roi était un monstre nuisible dont la mort serait un bienfait pour l'humanité.

La Gironde était encore redoutable et conduisait presque toujours la majorité de l'assemblée. On attendait le vote de Vergniaux avec une fiévreuse anxiété comme mot d'ordre de son parti ; la Montagne tremblait ; elle savait que les Girondins

avaient des entrailles, eux. Vergniaux monte lentement à la tribune.

Pourquoi donc, ô grand homme! ne lèves-tu pas la vue sur cette assemblée que tu bravais dans ses orages, qu'hier encore tu électrisais par tes regards inspirés? Que s'est-il passé dans ta grande âme? Que ton front est pâle, ta figure abattue! Est-ce le calme menaçant qui précède la tempête, est-ce le sombre tournoiement de l'abîme sans fond?

Oui, dans ce moment suprême, la royauté tournoyait éperdue dans le gouffre. La pensée de Vergniaux venait de signer son arrêt irrévocable. "La mort," dit-il d'une voix sourde; et les yeux baissés, il descendit les marches de la tribune et disparut dans la foule. S'il se fut retourné, il eut peut-être aperçu la main de la destinée écrivant son propre arrêt sur le marbre de cette tribune!. O Vergniaux! ton âme avait pourtant dû tressaillir aux accents sublimes de grandeur et de dévouement du noble Desèze! Pourquoi donc livrais-tu aussi froidement la victime que tu avais si chaleureusement défendue? Ta pitié n'était-elle donc qu'un hypocrite raffinement de cruauté? Nouveau Judas, ne donnais-tu hier ce baiser d'humanité que pour désigner à la foule et rendre plus odieux celui que tu voulais immoler? Non, ton génie et ta mort m'empêchent d'ajouter un crime à la longue liste de tes fautes!

Louis XVI était perdu et perdu par les Girondins. De ce moment leur chute fut prévue. Pendant trois mois, ils continuèrent héroïquement la lutte contre les sicaires de la révolution; mais eux-mêmes pressentaient le triomphe de la Montagne.

Le temps ne me permet pas de m'arrêter sur aucun des détails de cette époque sanglante. J'arrive à leur chute et à leur mort.

Louis XVI avait eu son 10 août, les Girondins eurent leur 31 mai; vingt-deux d'entre eux furent mis en accusation par le Comité de salut public.

Quelques-uns s'évadèrent; les autres furent jetés dans les prisons de Paris. Le 3 octobre 1793, vingt-deux furent décrétés coupables de conspiration. Parmi eux se trouvaient Vergniaux, Brissot, Gensonné, Condorcet, Valazé, Fonfrède, Ducos, Isnard, Sillery et Lasource. En quittant le tribunal révolutionnaire, où ils ne devaient revenir que pour entendre leur condamnation,

décrétée d'avance, ils entonnèrent en chœur ce vers de la *Marseillaise* :

> Contre nous de la tyrannie
> L'étendard sanglant est levé...

protestation tardive contre un ordre de choses qu'ils avaient eux-mêmes si souvent applaudi.

On les conduisit de suite à la prison qu'ils devaient occuper en attendant leur procès.

Qu'est-ce qui se passa dans ces voûtes sombres, au milieu de cette réunion d'hommes que la France acclamait comme ses dieux, six mois auparavant, et qui maintenant avaient qu'une salle délabrée et déserte pour arène à leur éloquence brûlante, et pour auditeurs que des sbires aussi insensibles que le marbre des dalles qu'ils foulaient à leurs pieds ? Mystère de désespoir, d'angoisse, de regrets peut-être, que l'avenir ne connaîtra jamais !

Les murailles de cette prison ont révélé une partie du secret de leur réclusion ; c'est la partie de parade, de théâtre, qui cache sans doute bien des affaissements de l'âme. Pourtant la douleur gémissante n'y a laissé aucune trace ; c'est toujours le stoïcisme de l'antiquité ; une inscription de Vergniaux résume la pensée de tous les autres :

Potius mori quam fœdari.

Toujours le même orgueil, toujours la même ostentation.

" Ces murailles, dit M. de Lamartine, comme les victimes qu'elles ont contenues, meurent mais ne pleurent pas."

Le 26 octobre vit le commencement de leur procès. On avait conservé le nombre fatal que la foule ameutée avait voué à la vengeance publique.

Vingt-deux Girondins comparaissaient à la barre de la Convention.

On s'imagine aisément la curiosité sympathique qui dût accueillir leur passage à travers la multitude. On craignait encore ces hommes à demi-vaincus qui, d'un coup de main hardi, pouvaient ressaisir le pouvoir qu'on leur avait arraché. On s'attendait à des coups de tonnerre, on n'eut pas même un commencement d'orage. Chose étrange, ces hommes qui avaient affronté

tant de haines, tant de colères, tant de dangers, parurent presque pusillanimes devant leurs juges. Leur défense que l'on attendait comme devant être un chef-d'œuvre, fut presqu'une défaillance. Etait-ce pressentiment du résultat fatal qui devait couronner cette farce dérisoire d'une mise en accusation ? Etait-ce dégoût de la vie et découragement sur l'état de la société ? Toujours est-il qu'on ne retrouve rien dans leur défense qui soit digne d'être recueilli.

La sentence fut prononcée contre eux sans paraître les surprendre. Un d'eux s'affaissa sur lui-même ; c'était Valazé qui venait de s'enfoncer une paire de ciseaux dans le cœur. Au milieu de la stupeur des assistants, les autres Girondins relèvent le cadavre de leur compagnon et quittent la salle en répétant leur refrain :

Contre nous de la tyrannie, etc.

Quelques amis avaient réussi à leur faire accorder un souper funèbre la veille de leur exécution. Réunis tous ensemble autour de la table du festin de la mort, ils semblaient regarder les ombres errant au milieu d'eux. Cependant les plaisanteries les plus profanes se faisaient encore jour.

Un sentiment poignant étreint l'âme quand on voit ces jeunes gens sur le seuil de l'éternité, profanant ce qu'il y a de plus sacré dans le monde. La foi chrétienne, en désertant ces cœurs, les avait laissés desséchés. Ils voulaient mourir en Socrates ; mais Socrate, en mourant, cherchait et bénissait la vérité que le monde n'avait pas encore reçue.

" Que ferons-nous demain à pareille heure ? " dit Ducos. — " Nous dormirons après la journée," lui fut-il répondu.

Cependant, Vergniaux devenait pensif et recueilli. Son génie profond cherchait, au milieu des ténèbres de son incrédulité, la raison suprême de la vie, dans la mort béante devant lui. Là, où la foi chrétienne lui aurait montré des horizons ruisselants de lumière, sa raison hardie ne lui laissait voir que d'étranges lueurs qu'il essayait de saisir dans les élancements sublimes de son âme. " La mort, dit-il au milieu du silence qui s'était fait autour de lui, la mort n'est que le plus puissant acte de la vie, car elle enfante une vie supérieure. S'il n'en était pas ainsi, il y aurait quelque chose de plus grand que Dieu. Ce serait

l'homme juste, tel que nous, s'immolant, sans récompense et sans avenir, à la patrie." Cette supposition est une ineptie ou un blasphème. Je la repousse avec mépris ou avec horreur. Non, Vergniaux n'est pas plus grand que Dieu, mais Dieu est plus juste que Vergniaux, et ne l'élèvera demain sur un échafaud que pour le justifier et le venger dans l'avenir.

"Le Christ, reprend Sillery, le seul avec Fauchet qui eût retrouvé, dans ces derniers jours, le foi de son enfance, le Christ mourant sur un échafaud, comme nous, n'est qu'un témoin divin de la raison humaine. Non, sa religion que nous avons trop confondue avec la tyrannie, n'est pas oppression, mais délivrance. Le Christ était le Girondin de l'immortalité !"

" Croyons ce que nous voudrons, dit Vergniaux, mais mourons certains de notre vie et du prix de notre mort. Donnons chacun en sacrifice, ce que nous avons, l'un son doute, l'autre sa foi ; tous, notre sang pour la liberté... Quand l'homme s'est donné lui-même en victime à Dieu, que doit-il de plus ?... " Grandes et sublimes paroles ! Lutte suprême entre l'âme qui veut croire et adorer, et l'orgueil humain qui refuse de se soumettre et de s'humilier ! Encore un pas, Vergniaux, et ton front sera couronné d'une auréole mille fois plus belle que toutes les couronnes que la postérité te réserve. Mais, non, ce pas ne devait pas être fait ; Vergniaux devait mourir sans foi comme il avait vécu.

L'abbé Eméry, qu'un ami avait fait introduire dans la cour de la prison, confesse Fauchet à travers la grille ; l'évêque de Calvados, à son tour, donne le pardon divin à son ami Sillery, et tout rentre dans un morne silence.

Le matin, les préparatifs de leur exécution furent rapides ; en entrant dans la funèbre charrette qui avait déjà conduit tant de victimes, ils entonnèrent avec force l'hymne marseillais qu'ils ne cessèrent de chanter que quand la dernière tête tomba dans le panier du bourreau.

Ainsi s'éteignit, le 31 octobre 1793, cette constellation de talents et de génie qui laissa derrière elle une trace brillante que l'histoire a conservée comme un point lumineux au milieu des ténèbres que la Convention répandit sur la France.

Ce jour-là, la France perdit les plus beaux ornements de sa tribune ; l'éloquence, ses plus grands interprètes ; la révolution

fit un pas vers le despotisme, et Mme Roland aurait pu, ce jour-là, jeter comme un suaire, son apostrophe sublime à la liberté !

Je ne me cache pas la difficulté de placer une appréciation juste et impartiale sur une époque aussi bouleversée, sur des hommes qui ont participé nécessairement aux grandeurs et aux faiblesses, aux vertus et aux crimes d'un peuple en proie au vertige.

L'histoire de ces temps a été si diversement écrite que la route est étroite entre l'apologie du crime et les plaidoyers violents contre la Révolution.

Le premier écueil est surtout dangereux ; on a étrangement faussé l'histoire en affectant une impartialité philosophique et humanitaire qui n'est, en dernier ressort, qu'une sorte de complicité morale avec le crime. On jette un voile de grandeur sur le mal et le méchant ; on poétise le désordre ; on fascine les imaginations faibles ; et au lieu de faire de l'histoire un grand livre où les siècles futurs pourront venir s'instruire, on en fait un drame féerique, où les notions du bien et du mal se trouvent confondues dans le mirage fantastique et brillant que l'imagination a donné à ces récits.

Qui sait les conséquences désastreuses que peut avoir sur les générations futures l'histoire ainsi dramatisée ? Les imaginations chaudes et maladives s'éprendront du rôle de ces grands criminels des révolutions, si vous les entourez d'une auréole ; on se distribuera d'avance les rôles à jouer dans ces tragédies sanglantes où l'on vous a fait admirer, en les poétisant, l'austère vertu républicaine de Marat, la philosophie sentimentale de Robespierre, personifiant la Révolution dans les idées, arrêtant la France sur la pente de l'athéisme, pour proclamer l'Etre Suprême, en s'en faisant le grand-prêtre. Danton n'est plus pour vous le soldat grossier de la tribune ; St-Just est un fou de génie ; il n'y a pas jusqu'aux atrocités de Carrière, de Lebon, jusqu'aux proscriptions sanguinaires de Fouquier-Tinville qui n'aient leur excuse. La tête de l'infortuné Louis XVI n'est qu'un défi qu'on devait jeter à l'Europe pour épouvanter les souverains alliés ; la terreur est une nécessité formidable qui sauvait la France en détruisant les factions. " Oh ! combien l'histoire " manque à sa mission," dit à ce sujet M. de Sacy, " lorsqu'au " lieu de servir d'organe aux lois éternelles de la morale et aux

" arrêts de la conscience universelle, elle va chercher le crime
" dans la boue et dans le sang, pour le réhabiliter, lorsqu'elle
" se fait la servante des factions, lorsqu'elle fausse impudem-
" ment l'opinion qu'elle devrait redresser."

Le génie et le crime trouveront toujours des imitateurs enthousiastes ; le blasphème audacieux a ses chantres lyriques comme la prière et la foi. L'écrivain le plus hardi de ce siècle n'a-t-il pas, dans un livre moitié divin, moitié satanique, fait travailler côte à côte, dans les profondeurs sociales, le Christ et l'infâme Marat.

Ce n'est pas ainsi qu'on écrit l'histoire ; ce n'est pas ainsi qu'on apprécie la marche des événements et la conduite des hommes qui ont suscité les crises sociales, ou qui en ont subi les commotions. La rigoureuse balance de la justice, ayant les principes éternels de la morale et de la société pour mesure, doit être constamment entre les mains de l'historien ou du penseur pour peser les faits et les hommes. Qu'importe si Robespierre avait des moments de philosophie sentimentale ; qu'importe si Marat fut un jour assez honnête homme pour respecter l'innocence d'une de ses victimes ; qu'importe si Danton eut quelques remords ; qu'importe si tous ces hommes donnèrent un peu de gloire à la France ; "la gloire efface tout, tout excepté le crime."

Eh ! quoi ! Tibère et Néron eurent aussi de bons mouvements ; les animaux les plus féroces, les insectes les plus nuisibles, les reptiles les plus venimeux n'ont-ils pas aussi leurs vertus domestiques, quelques côtés brillants dans la longue liste de leurs propriétés dangereuses ?

Quand il s'agit de dépeindre des scélérats, plus l'historien est partial pour noircir le crime, plus il est vrai, plus il mérite de la postérité qu'il instruit.

Dans l'esquisse que je viens de vous donner du passage des Girondins au milieu de la révolution française, je n'ai pas fait un panégyrique : ce genre, je le sais, aurait prêté plus d'intérêt à mon récit, mais j'ai voulu me borner strictement à l'appréciation des faits. L'histoire qui doit flétrir le crime ne doit pas non plus excuser la présomption, l'imprudence, la faiblesse.

Dans les révolutions, les grandes erreurs et les grandes faiblesses ont presque toujours été les résultats plus ou moins immédiats d'un enthousiasme précipité et aveugle. L'entraîne-

ment où se laissent quelquefois aller les hommes, par la surexcitation de sentiments les plus louables du cœur, mérite la commisération ; mais si le jugement doit être plus indulgent, plus humain, il n'en doit pas moins être la censure, la condamnation de ces erreurs. L'erreur de l'intelligence n'est pas moins blâmable que la faute de la volonté du cœur ; elle n'est peut-être pas aussi odieuse, elle est presque toujours plus funeste.

Ce fut la faute des Girondins, c'est là la tache qui couvre toute leur gloire. Leur faute, ce fut l'esprit d'orgueil et de révolte. Par orgueil, ils voulurent à tout prix gouverner ; par passion, ils persécutèrent le clergé, les émigrés ; par esprit de révolte, ils précipitèrent la royauté ; par faiblesse, ils sacrifièrent le roi.

" Pilates de la monarchie et du roi, dit M. Lamartine, livrant l'une au peuple sans être convaincus de ses vices, livrant l'autre aux Jacobins sans être convaincus de sa criminalité ; versant en public un sang qu'ils déploraient en secret ; sentant sur leur langue le remords combattre avec l'arrêt qu'ils prononçaient, et se lavant les mains devant la postérité."

Ce dernier acte fut la mesure de la politique des Girondins. Toujours exaltés dans leur culte pour la divinité farouche de la liberté ; toujours sensibles aux grandes émotions du cœur ; toujours balottés entre le sentiment de ce qu'ils s'imaginaient être le juste et la pensée de ce qu'ils sentaient être coupable ; pas assez énergiques pour être conséquents jusqu'au bout avec les prémisses inflexibles qu'ils posaient ; trop indécis pour obéir franchement aux impulsions de leur cœur ; trop humains, trop bons ou trop faibles pour dominer par la terreur : trop fiers pour fléchir sous le joug de la tyrannie, de l'ignorance et de la passion ; une place intermédiaire leur était destinée ; la tribune pour leurs illusions, leurs théories, leurs ambitions ; l'échafaud pour leur désenchantement, leur expiation et leur pardon dans la gloire.

Ils eussent pu sauver la monarchie, dans l'Assemblée Législative, en écrasant les Jacobins, en s'unissant aux Constitutionnels, en dominant l'Assemblée ; ils aimèrent mieux perdre la France avec leur obstination orgueilleuse que de la sauver par un peu de sacrifice et d'abnégation. Ils pouvaient sauver

le roi qu'ils ne voulaient pas sacrifier, ils préférèrent se précipiter avec lui.

Marat et Robespierre jouaient et spéculaient avec les faveurs populaires, avec les triomphes passagers de la multitude ; ils comprirent les Girondins, et les ruinèrent en leur escomptant ces faveurs avec usure. De temps à autre, il est vrai, les emprunteurs souffletèrent ignominieusement leurs usuriers, mais ces derniers subissaient l'insulte en se réservant de faire payer au centuple ce qu'on leur prenait de popularité avec les injures qu'on leur prodiguait ; et ils tinrent parole.

Le monde, malheureusement, est ainsi fait, et ni le peuple, ni les hommes qui devraient le conduire, ne sont jamais tout à fait corrigés.

Dans le grand drame qui constitue la marche d'une société, on verra toujours, d'abord les hommes qui exploitent le peuple en le flattant, en le flagornant, en le traînant à sa perte par de mielleux conseils, de pernicieuses promesses, puis, les hommes faits pour le bien, intelligents, faits pour conduire, mais malheureusement trop enthousiastes pour oublier que le brillant n'est pas toujours le solide, trop faibles pour résister aux flatteries qu'offrent à leur orgueil des meneurs intéressés, trop orgueilleux pour accepter aucune contrainte, aucun conseil ; et le peuple, toujours bon, mais toujours trop facile, toujours victime et rarement instruit par les leçons dont il souffre toujours le premier.

Oh ! qu'il est coupable celui qui, pour satisfaire un moment d'ambition déplacée, ne craint pas de bouleverser toute une société pour se faire un piédestal de ce qu'il aura renversé ! — Qu'il est surtout coupable celui qui, prostituant une intelligence élevée, une raison naturellement droite, les fait servir à séduire la multitude, à soulever les plus mauvaises passions, les plus sales instincts ! Celui-là, il est coupable contre Dieu, contre l'humanité, contre la société ! Contre Dieu, dans ses blasphèmes impies contre l'inégalité des positions sociales établies par la sagesse divine ; contre l'humanité qu'il rend souffrante en lui inculquant des aspirations, des ambitions qui ne pourront jamais être satisfaites ; contre la société qu'il ébranle sur ses bases sans pouvoir la replacer.

Ah ! vous plaignez le peuple ; vous vous apitoyez sur son

sort, vous touchez à ses plaies, vous les tourmentez pour y réveiller la sensibilité endormie, pour y raviver la douleur adoucie par la résignation ; vous maudissez les tyrans, vous insultez les heureux de la terre, pour faire mesurer au pauvre, au délaissé de la fortune, la profondeur de sa misère, la grandeur de son dénûment, et vous vous faites appeler les amis du peuple, les sauveurs du pauvre, les protecteurs des malheureux ! Ecoutez, imprudents que vous êtes, le Suprême Législateur, le Régénérateur de l'humanité. Vous ne direz pas, de celui-là, qu'il était l'esclave des rois, le flatteur intéressé du pouvoir, la créature des gouvernements. Il naquit dans une crèche, il mourut sur une croix ; il fut persécuté et exécuté par le pouvoir ; il était du peuple, il était pauvre. Que dit-il au peuple, que dit-il au pauvre ? " Rendez à César ce qui appartient à César ! " dit-il au peuple ; " Bienheureux ceux qui souffrent ! " dit-il aux pauvres. Il n'a pas même une parole pour consoler la richesse. Dit-il au peuple de scruter les titres des pouvoirs pour y extorquer des droits et des libertés ? Dit-il au pauvre de désirer les jouissances que la richesse procure ? Non ; il connaissait trop bien le cœur de l'homme, avec ses passions, ses désirs effrénés. La résignation, le contentement, dans quelque condition que l'homme se trouve, voilà ses préceptes aussi profondément sociaux et politiques que religieux.

Ne savez-vous donc pas que vous jouez avec le plus terrible élément que la société renferme ; l'envie de celui qui a peu contre celui qui a beaucoup ; l'envie qui engendre la haine, qui elle-même engendre la colère et ses fureurs, et l'on sait ce que coûtent les fureurs populaires. La législation, et surtout la religion n'ont pas trop à faire, celle-ci par des préceptes, celle-là par des répressions à contenir dans son lit cet élément délétère, et malheureusement inné dans l'homme. Ce n'est qu'à force d'un travail inoui que ces deux grandes puissances réussissent à garder dans la société cet équilibre sans lequel elle s'effondrerait ; et l'on dirait que vous vous plaisez à déplacer, à bouleverser les forces intérieures de la société en soulevant continuellement une force contre l'autre : c'est avec de telles doctrines que la Révolution française fut faite.

Et toi, peuple, prends garde ; parceque ces homme te flattent, parce qu'ils se font tes oracles, parce qu'ils te promettent toutes

sortes de jouissances dans le ciel qu'ils te bâtissent, tu en fais tes idoles, tu les encenses, tu les lèves sur tes bras puissants, tu les places sur tes autels. Oui, mais il leur faut des sacrifices à tes idoles, et à ces idoles, comme aux faux dieux du paganisme, il faut des holocaustes humains, et ce sont les adorateurs qui paient les frais du sacrifice, heureux encore quand ils n'en sont pas eux-mêmes les victimes. Marat et Robespierre furent deux de ces idoles du peuple. La ruine de tout Paris, la misère se faisant bandit pour ne pas mourir de faim, et deux cent mille têtes humaines, voilà l'auréole de leur couronne, l'entourage de leur trône.

Et vous, Girondins de tous les siècles, relisez cette page sanglante de l'histoire qui vient de s'ouvrir devant vous. Sachez donc une fois que la sagesse consiste plus à écouter qu'à dicter; que le génie a ses moments d'éclipse ; que le mouvement n'est pas toujours le progrès ; que les anciennes institutions ne sont pas toujours à dédaigner ; que la foi passe avant le génie ; que l'orgueil a été cause de la chute de la première et la plus belle intelligence qui ait été créée, et que la révolte de l'orgueil n'a jamais trouvé d'excuse ni de pardon, depuis Satan jusqu'à Voltaire, depuis Julien l'apostat jusqu'à Lamennais. Apprenez, apprenons tous ensemble que dans les crises sociales la grande faute des gens de bien est de ne pas assez oser ; que la vérité a autant de droit d'être énergique que le crime d'être violent, et que si les honnêtes gens étraient fermes, unis et sans faiblesse, les Marat disparaîtraient.

Discours prononcé en faveur de l'abolition du double-mandat, dans l'Assemblée législative de Québec, le 3 décembre 1870.

M. l'Orateur,

Je dois une explication sur le vote que je suis appelé à donner sur cette question.

Je regrette de voir que le gouvernement fasse une question ministérielle de cette mesure qui n'affecte aucunement l'administration dans ses actes passés ni dans son programme.

Lorsqu'à la première session de ce parlement, la même mesure fut présentée, l'hon. premier proposa alors, comme aujourd'hui, une motion de renvoi à six mois. Une des raisons principales qu'il donna alors contre la mesure, fut qu'elle était intempestive au commencement de ce parlement. Les honorables membres de cette Chambre doivent se rappeler qu'alors je me levai et déclarai explicitement que j'étais d'opinion que le double mandat était un danger pour nous, avec la constitution que nous avions. Je déclarai en même temps que je croyais prématurée l'introduction de cette mesure par l'hon. député qui la présente encore aujourd'hui. Cette loi ne devant prendre effet qu'après l'expiration de ce parlement, notre action législative ne pouvait ni guérir ni prévenir un mal ; c'était une législation inutile et mauvaise, car elle expose à des erreurs et à des remords souvent trop tardifs.

Le gouvernement avait alors le droit de considérer cette mesure comme une taquinerie de la part de l'opposition, et, comme je n'avais pas été élu pour venir ici faire au gouvernement des petites misères, je votai pour le renvoi à six mois, réservant mon vote lorsque la question viendrait en temps opportun. Ce temps est arrivé, et aujourd'hui comme alors j'exprime hautement sur la question, ce que je crois être chez moi une opinion politique arrêtée, je dirais même une conviction, s'il y en avait en politique. Je vois rire les hono-

rables membres qui siègent sur les bancs ministériels. Ne riez pas trop, messieurs les conservateurs, je viens citer un de vos grands polémistes, l'éminent publiciste et pamphlétaire Louis Veuillot.

" La base essentielle de l'organisation de tout corps délibérant est qu'il ne renferme pas dans son sein d'élément de force qui le contrôle, sans cela ses délibérations ne sont plus complètement libres comme elles devraient l'être.

" Qu'il y ait un contrôle au dehors, c'est la balance salutaire des pouvoirs constitutionnels ; mais que ce contrôle se transporte au dedans, alors il y a destruction de l'harmonie du système. C'est pour cela qu'on n'a jamais songé à laisser prendre un siège dans l'Assemblée législative aux membres nommés à vie dans la Chambre des lords, dans le Sénat ou le Conseil législatif ; le peuple lui-même l'eût-il voulu qu'un gouvernement sage n'aurait jamais respecté cette volonté. C'est là un principe politique que personne ne peut mettre en doute."

Toute la question est donc de savoir si en laissant aux membres du parlement fédéral, et surtout aux membres du conseil privé de la Puissance, le privilège de prendre part à nos délibérations et à notre législation, nous laissons s'introduire au milieu de nous un élément de nature à nous contrôler ou du moins à gêner, à entraver notre action ?

Pour résoudre cette question, il suffit de voir si, par la constitution, le parlement et le gouvernement de la Puissance ont un droit d'examen sur nos actes législatifs, et si cet examen peut se traduire en refus, en veto de nos actes. On ne dira pas qu'il n'a pas ce pouvoir, lorsque nous avons déjà vu quelques-uns de nos bills renvoyés et quelques autres censurés par le gouvernement. Du reste l'Acte impérial l'a voulu, et devait le vouloir ainsi ; autrement, au lieu de nous laisser province dans la Puissance, on aurait fait de nous un état indépendant. Je m'étonne que l'on feigne d'ignorer un état de choses que la constitution a le bon sens de nous montrer d'une manière si évidente.

En effet, à moins de fermer les yeux ou de vouloir nier l'évidence, quel est l'homme qui oserait dire que la présence ici des membres du gouvernement fédéral, lorsque cette présence existe et est active, (et autrement, c'est de l'inutilité, dont on

doit se débarrasser) n'est pas un élément puissant de contrôle sur les actes de cette Chambre et du gouvernement ? Ceux qui regardent l'ont vu et le savent très bien. Et d'où vient cette force puissante de contrôle, si ce n'est de leur position là-bas ?

Il y a donc contrôle, et par là-même contradiction du principe que j'exposais il y a un instant.

Mais on dira peut-être que cette influence est salutaire et nous profite ; c'est possible pour un moment. Quant à moi, M. l'Orateur, je n'ai jamais pensé, qu'en violant un grand principe constitutionnel, on posait la constitution sur des bases solides et que l'on préparait de belles destinées à un pays.

D'ailleurs, n'est-il pas dans le domaine des possibilités raisonnables qu'il y ait avant longtemps des conflits d'autorité et d'intérêt entre les deux gouvernements ? Dans ce cas, croyez-vous que la présence des membres de ce parlement, de ce gouvernement antagoniste ne gênerait aucunement notre action ; lorsque nous dépendons d'eux presque complètement, surtout dans cette phase d'incertitude où nous a fait entrer la conclusion malheureuse de l'arbitrage provincial ; lorsque nous sommes à leur merci pour la plus grande partie de notre revenu public ; lorsque nous tirons sur eux, presque sans aucun droit, pour la moitié de nos finances.

Il ne s'agit pas de fermer les yeux et de chanter bonheur et prospérité. Le premier devoir de l'homme véritablement politique est de scruter le présent, de regarder, d'interroger l'avenir et de voir s'il n'y a pas de dangers, afin de les prévenir.

Jusqu'ici, dites-vous, nous n'avons pas souffert ; mais allez-vous attendre que l'écueil vous ait brisé pour le voir, et la meilleure des législations n'est elle pas celle qui prévient le mal et l'empêche d'atteindre le corps social ?

Je ne veux pas maltraiter le raisonnement qui a le plus frappé l'hon. député de Sherbrooke, et c'est celui-ci : Si vous n'avez pas, dit-il, quelques membres de cette Chambre aux Communes, nous serons obligés de payer des avocats pour aller à la barre de ce parlement plaider pour les intérêts de la province de Québec. Tout entier à la finance et à la garde de la caisse publique, l'hon. trésorier n'a pensé qu'à la brèche qui serait fait à son budget, sans songer aux soixante-cinq députés dé-

voués que la province envoit exclusivement à Ottawa pour y défendre ses intérêts.

Mais je termine par le plus formidable argument que le gouvernement apporte pour justifier sa position sur cette question. " C'est pour respecter la volonté populaire." Mais quand le peuple vous demandera le suffrage universel, l'exemption de la qualification électorale, l'élection de ses magistrats, une loi du travail, toutes ces utopies enfin que le penchant naturel à la liberté inspire à la volonté populaire, ne lui répondrez-vous pas qu'il y a au fond de toutes ces doctrines des principes sociaux ou politiques qui sont dangereux pour les destinées d'une société ; ne direz-vous pas à ce peuple que vous l'empêcherez de se faire du mal, fallut-il violenter sa volonté ? Oh ! M. l'orateur, je suis étonné de voir qu'un gouvernement, qui est censé représenter l'opinion essentiellement conservatrice de l'immense majorité de cette Province, ne trouve pas de meilleur argument dans une grande question politique, qu'un lambeau de paradoxe que l'on va chercher dans les théories les plus démocratiques !

Et du reste, qu'a-t-il dlt, ce peuple dont vous parlez avec tant de considération ? N'a-t-il pas dit son mot sur la double représentation aux dernières élections ? N'a-t-il pas affirmé le principe du mandat séparé par l'immense majorité de ses votes ? Regardez plutôt cette Chambre, et comptez où se trouve la volonté populaire qui n'attend, en dépit de nos assertions, qu'une occasion prochaine pour se dessiner d'une manière encore plus éclatante.

Ne parlez donc plus de la volonté du peuple, car elle est contre vous sur cette question, de même que la saine logique des principes vous condamne.

Je demande pardon à cette honorable chambre de la longueur de ces remarques. Je ne les ai faites que parce qu'en conservateur éprouvé, je ne puis jamais transiger avec un principe, et les honorables membres qui siégent devant moi le savent parfaitement.

Je termine, M. l'orateur, en exprimant encore une fois mon regret de voir que le gouvernement n'ait pas laissé cette question ouverte, et me force à donner un vote contre des ministres que j'ai été heureux de seconder dans leurs efforts pour assurer la prospérité du pays, et que j'aimerais à voir encore longtemps occuper les siéges où ils sont en ce moment.

Discours prononcé a St-Jérôme, le 15 février 1872, devant une assemblée convoquée au sujet du "Chemin de fer de Colonisation du Nord."

Messieurs,—Je désire féliciter avec vous le gouvernement de Québec sur sa politique à l'endroit des chemins de fer, et particulièrement de celui qui nous occupe en ce moment.

Comme tous les grands événements qui marquent le mouvement des peuples, la Confédération n'a été que le résultat de besoins impérieux demandant un changement à l'état politique et matériel du pays ; le mérite de ses créateurs a été dans la sagesse de ceux qui ont su prévoir les dangers qui menaçaient, en se rendant compte des nécessités du moment.

Le pays agité et fatigué par les luttes des ambitions politiques, divisé par les haines et les jalousies de sections, avait besoin d'un terrain plus vaste pour y laisser réaliser les aspirations d'agrandissements des provinces rivales. L'ouverture d'un horizon immense pouvait déterminer un mouvement de diversion à cette fièvre impétueuse de domination. D'un autre côté, la séparation politique des deux provinces donnait le caractère d'une noble émulation à ce qui n'avait été jusque là que de l'acharnement.

Les garanties expresses données aux minorités assuraient d'ailleurs la protection à tous les droits indistinctement.

L'idée qui a présidé à la constitution des législatures locales a donc été : premièrement, de développer plus activement les ressources des provinces ; deuxièmement, de faire disparaître les jalousies de sections tout en protégeant les droits des minorités.

L'ensemble, l'harmonie qui règnent parmi nous en ce moment, et qui ne sont que le reflet de l'entente que l'on applaudit ailleurs, est une preuve frappante de l'heureuse influence qu'exerce la noble émulation du travail et du progrès sur les relations des individus.

Le gouvernement de Québec a compris cette idée, et les efforts qu'il a faits pour sa réalisation lui méritent les félicitations de tous ceux qui s'intéressent au grand œuvre de la Confédération, la création d'une grande nationalité canadienne.

La législature de notre province n'avait pas été non plus insouciante à ce sujet; dès l'ouverture de la session, en janvier 1860, elle s'était prononcée vivement en faveur d'une politique libérale vis-à-vis les chemins de fer. Dans un discours sur l'adresse, je disais alors à propos de la politique que le gouvernement devait suivre à l'égard des octrois aux chemins de fer :

" Ces grandes voies ferrées ne sauraient être pour les entrepreneurs de ces travaux un avantage pécuniaire, parce qu'elles traversent en grande partie des terres incultes ; aussi est-ce une obligation pour un gouvernement de ne pas être mesquin dans l'encouragement qu'il doit leur donner. L'avarice est un défaut chez les individus ; chez les gouvernements, pour répéter un paradoxe devenu célèbre, " c'est plus qu'un crime, c'est une faute," et une faute immense.

" Les gouvernements ne sont pas faits pour entasser des trésors et se faire millionnaires ; leur mission est d'utiliser pour le bien de la nation les capitaux dont ils peuvent disposer. Les terres publiques sont un capital qu'il est du devoir des gouvernements d'investir dans les entreprises utiles à la population."

Mais le gouvernement crut devoir être prudent ; avant de risquer le domaine public, il voulut s'assurer de la sincérité des demandes de ceux qui réclamaient son aide. Il avait commencé à encourager largement les chemins de colonisation qui sont les ruisseaux dont les voies ferrées sont les rivières ; il continua son œuvre jusqu'à ce qu'il crût que le temps était venu de pouvoir, sans danger, subventionner les grandes lignes projetées de chemins de fer. Sa libéralité alors se montra aussi grande que l'avait été sa prudence, et le chemin de Colonisation du Nord en reçut sa large part. Tout adversaire que l'on puisse être d'un gouvernement, on ne peut s'empêcher de louer de tels actes ; aussi cette politique fut-elle accueillie favorablement partout.

....

Plus de dix compagnies de chemins à lisses furent subven-

tionnées, et quelques-unes d'entre elles ont déjà un commencement d'opération.

Parmi ces entreprises, le chemin de Colonisation du Nord occupe, je pourrais le dire, une des premières places, par l'importance que lui donne la perspective du chemin du Pacifique dont il sera le premier chaînon. La colonisation de l'immense vallée de l'Ottawa dépend aussi pour son avenir de la construction de ce chemin. Et quel vaste champ pour l'agriculture, le commerce, l'industrie, que cette vallée où des millions d'hommes pourraient trouver la vie et la prospérité !

Mais je vois, messieurs, que je m'aventure dans des considérations qui nous retiendraient trop longtemps; j'oublie que nous sommes un peu dans une excursion de chemin de fer et que le temps d'arrêt est limité.

Laissez-moi seulement, avant de terminer, vous féliciter sur votre esprit d'entreprise et votre indomptable énergie. Le village de St-Jérôme est en ce moment l'exemple que l'on cite partout pour son esprit d'entente et son ardeur pour le progrès. Vous avez mis de côté vos anciennes dissensions politiques, qui vous appauvrissaient, pour mettre tous ensemble l'épaule à la roue, et faire avancer le char qui doit vous apporter la prospérité. Toutes les bonnes et grandes œuvres vous trouvent prêts ; il y a quelques jours, c'était aux pauvres de la grande cité que vous portiez votre princière aumône ; hier, les sœurs-apôtres d'une contrée lointaine recevaient de vous une magnifique offrande, l'obole du riche ; aujourd'hui c'est une grande idée, à la veille de sa réalisation, qui jouit de vos largesses ; demain vos cœurs attendront une nouvelle misère à soulager et vos intelligences une nouvelle idée à réchauffer, faire germer et grandir.

On a voulu vous leurrer pour vous détourner de l'œuvre que vous avez entreprise ; on a fait luire devant vous des promesses trompeuses ; vous les avez repoussées et vous avez agi là avec le tact de gens pratiques et perspicaces.

Mais qu'ils prennent garde ceux qui veulent ainsi s'attaquer à la grande cause de la colonisation du nord ! On sait qui ils sont ; on sait de quelle influence ils peuvent user. Le jour serait fatal pour eux où l'on dirait au public que la fortune dont ils se vantent, pour nous effrayer, leur a été en partie fournie, et sans compensation, par ceux-mêmes à qui ils veulent nuire aujour-

d'hui ! Nous n'avons jamais nui à leur progrès, nous les avons aidés dans leurs mauvais jours, et nous payons encore aujourd'hui sans murmurer l'énorme dette que leurs grasses fortunes laissent s'accumuler tous les jours. Nous applaudissons aux heureux résultats que leur œuvre a produits dans le pays : qu'ils ne viennent pas déprécier une œuvre également nationale entreprise ici. L'opinion entière de la province s'est prononcée : c'est en vain que l'intrigue et le jeu des coulisses voudraient la contrôler. On a menacé le verdict populaire de Montréal des lenteurs de la justice pour retarder l'exécution de l'entreprise ; on fait donc bien peu de cas de ce vote populaire que l'on courtisait tant quand les difficultés vous menaçaient !

Mais non, Messieurs, tout cela n'est qu'un jeu de bourse que l'on risque un moment, parce que l'on voit que l'œuvre recrute tous les jours de nouveaux éléments de succès. Soyez toujours unis ; "voulez," et soyez sûrs que le dicton se réalisera : "*When there is a will, there is a way.*"

Discours prononcé à Montréal, le 19 novembre 1874, en réponse à une adresse présentée à l'hon. J. A. Chapleau, à son retour de Winnipeg ou il était allé défendre M. Lépine :—

Messieurs,

Pour répondre à votre bienveillante et trop élogieuse adresse, je ferai ce que j'ai fait dans tout le cours du procès qui me vaut cette manifestation,—je vous parlerai du cœur—je n'écouterai que l'inspiration des sentiments que vous éprouvez vous-mêmes.

Vous avez bien voulu dire, Messieurs, que j'ai accompli un grand acte de dévouement : je crois n'avoir accompli qu'un double devoir, celui qui s'impose à tout avocat à qui l'on fait appel en faveur d'un malheureux, et celui d'un Canadien-Français sur qui reposent les espérances d'un compatriote. J'ai fait ce voyage de Manitoba, contrée encore lointaine pour nous, et j'ose dire qu'aucun sentiment, autre que celui d'un devoir sacré, ne m'a animé durant tout le cours de l'œuvre que j'ai accomplie. Il ne m'appartient pas de dire si j'ai bien ou mal accompli cette tâche, mais je puis affirmer en toute franchise que j'ai fait mon possible.

En arrivant à Winnipeg, j'avoue avoir été péniblement affecté par un fait que j'avais un peu prévu d'avance. Vous connaissez, au moins par ouï-dire, le caractère des Métis. Ils tiennent de la race française la vivacité et l'intelligence, mais de la race indienne, l'insouciance et l'imprévoyance. Demandez-leur de faire telle ou telle démarche, — si vous leur persuadez que cette démarche est raisonnable, ils sont prêts, et entraînés par leur nature chevaleresque, ils pourront au besoin accomplir des actes d'héroïsme, mais pour eux, l'action doit suivre immédiatement la résolution ; s'il faut attendre, l'insouciance reprend son empire, et ils attendent trop longtenps. Quand je suis arrivé, rien n'était préparé pour le grand procès ; les Métis

attendaient encore. Mon honorable ami M. Royal m'avait prévenu de ce fait incontrôlable.

La première question qui s'est imposée aux défenseurs de M. Lépine, a été celle de l'illégalité de la liste des jurés. Je croyais que cette liste avait été préparée d'une manière illégale et dans une intention évidemment hostile à mon client. Il me semblait qu'il était facile de la faire rejeter par la cour, mais consulté sur ce point, M. Lépine m'a déclaré formellement qu'il ne voulait point de ces procédés dilatoires, qu'il voulait en finir au plus tôt, sans s'inquiéter si une nouvelle liste lui offrirait de meilleures chances d'acquittement. J'ai dû céder à ce désir, plus chevaleresque, je l'avoue, que prudent.

Vous connaissez, Messieurs, le verdict des jurés. Il ne m'appartient pas de l'apprécier, mais il m'est permis de l'expliquer. Vous connaissez quelle éducation politique ou publique ont reçue les Métis. Cette éducation leur est venue de deux autorités différentes, je puis dire, de deux tutelles distinctes, mais dont l'influence a été identique. La compagnie de la Baie d'Hudson a été pour eux, en thèse générale, un gouvernement paternel, bienveillant et préoccupé de leur inspirer, en même temps que la confiance, le respect de l'autorité constituée. Très libérale dans les transactions journalières, faisant aux Métis des avances considérables, sans exiger d'autres garanties que celle de leur honnêteté personnelle, cette compagnie leur inspirait une légitime confiance, et cette confiance opérait chez ces esprits défiants, comme le moyen le plus efficace de gouvernement. La compagnie en profitait pour donner à son autorité le prestige et le caractère d'une institution sacrée. De là, chez les Métis, un respect tout particulier et dont nous avons peine à nous faire une juste idée, pour le pouvoir constitué.

D'un autre côté, vous savez, Messieurs, l'influence bienfaisante, mais prépondérante exercée par la religion sur les populations du Nord-Ouest. Depuis les temps déjà bien éloignés où Mgr Provencher, de glorieuse mémoire, plantait la croix au milieu de ces vastes solitudes, jusqu'à ce jour où Mgr Taché, continuateur d'une œuvre si sublime, consacre sa vie à la diffusion des vérités évangéliques, l'autorité de l'Eglise a toujours été respectée, a toujours exercé son empire sur l'esprit de ces

populations qu'une nature sauvage, grandiose, semble prédisposer aux idées religieuses. Le Métis est sincèrement religieux ; c'est sa gloire, et il trouve dans l'habitude du respect pour l'autorité ecclésiastique, une consolation, en même temps qu'une garantie pour sa gouverne dans toutes les choses de la vie.

Vous comprenez facilement que cette double influence civile et ecclésiastique a dû laisser une empreinte profonde sur le caractère des Métis. Pour eux, l'autorité c'est tout, et ils ne pourraient en secouer le joug qu'en croyant obéir à une autre autorité, exerçant même un empire plus absolu. Vous comprendrez ainsi facilement pourquoi les paroles du juge dans l'affaire Lépine ont tant influé sur l'opinion des jurés. La voix de l'autorité se faisait entendre, donnant, je dois le dire, non pas seulement des éclaircissements sur la cause, mais en réalité des injonctions ; ils n'ont pas vu au delà, ils avaient prêté serment, et ils ont cru devoir obéir aux instructions du juge plutôt qu'aux supplications de l'avocat. Je ne discute point leur verdict, je le constate et je l'explique. On dira peut-être que les jurés dans cette circonstance ont été trop obéissants, ou même trop naïfs ; pour ma part, je ne puis m'empêcher de dire qu'ils ont agi avec une honnêteté digne d'admiration, bien qu'un verdict différent eût pu être donné honnêtement.

Quoiqu'il en soit, Messieurs, il me semble que ce respect de l'autorité, si évident chez les Métis, devrait faire comprendre à nos gouvernants, que ces hommes-là ne sont point des ennemis du trône ni des révolutionnaires ; ce sont des hommes d'ordre et, permettez-moi cette expression, du bois dont on fait des bons citoyens. Il me semble que l'homme si distingué qui préside à nos destinées, Lord Dufferin, un véritable homme d'Etat, comprendra facilement que la reine n'a pas de meilleurs sujets que les Métis du Nord-Ouest, et qu'une amnistie générale serait le moyen le plus sûr de reconquérir leur confiance et de les rallier au grand œuvre de la fondation d'une nationalité durable sur ce continent.

Je puis rappeler ici un mot de M. Lépine lui-même. Un jour que j'allai le voir dans sa prison, je demandai, avec la liberté qu'un avocat a le privilége d'exercer vis-à-vis son client : “ Dites-moi donc franchement, mon brave Lépine, n'avez-vous rien à vous reprocher dans toute cette affaire ? ”—“ Eh bien,

monsieur l'avocat, me dit-il, je ne suis pas plus religieux qu'un autre, mais j'ai été à confesse plusieurs fois depuis la mort de Scott, et je n'ai jamais parlé de cette affaire-là à mon confesseur, parce que c'est l'intention qui fait le mal, et je n'ai jamais eu intention de faire du mal à personne. Nous avions un gouvernement, dans ce temps-là, et j'ai obéi au gouvernement. D'ailleurs, je suis assez fort, assez courageux et assez noble pour attaquer un homme en face sans avoir besoin de l'assassiner."

L'homme qui me tenait ce langage, est, je ne crains pas de le dire, respecté et aimé de toute la population, des Anglais comme des Métis. Il possède une instruction très passable ; il est intelligent, brave et *fier* comme on dit dans le pays. Je ne veux, pour preuve de sa nature chevaleresque, que le fait suivant : Vous savez que Lépine avait été admis à caution ; eh bien ! le jour où il s'est présenté devant la cour, ce cautionnement n'avait aucune valeur. Il aurait pu traverser la frontière et narguer ses accusateurs, sans même craindre que ses cautions fussent inquiétées. Il savait tout cela, et cependant il est venu se livrer. Et moi, je me dis que l'homme qui pousse aussi loin le scrupule, ne peut pas être un meurtrier !

Messieurs, je veux vous dire ici que M. Lépine est marié à une femme digne en tous points de partager le sort d'un homme aux prises avec l'adversité, spectacle digne des dieux, au dire d'un orateur païen. Je l'ai vue au moment où elle venait visiter son mari, à la prison, et je dirais que j'ai été heureux de la connaître, si la vue d'une *mère de douleurs* pouvait laisser autre chose sur le cœur qu'une impression pénible. Lépine venait d'être condamné ; sa femme, brisée par cet effroyable malheur, voulait cependant me remercier de mes inutiles efforts ; elle ne pouvait parler, l'émotion la suffoquait ; elle me dit adieu au milieu de ses sanglots et, elle m'écrivit ensuite la lettre suivante :

"St-Boniface, 3 novembre 1874.

"Monsieur,

"Il m'est impossible de vous laisser partir de Manitoba sans vous adresser un mot, pour exprimer un peu ma trop juste reconnaissance pour ce que vous avez fait pour mon cher mari, pour mes enfants, pour moi. Jamais je ne pourrai vous oublier ;

votre nom, permettez-moi de vous le dire, sera prononcé avec vénération par nous tous. J'apprendrai à mes petits enfants à le bénir, à le porter au pied du trône de l'Eternel, et si Dieu veut exaucer la prière de l'épouse affligée, des enfants privés de leur soutien, de leur bonheur, oui, et le Dieu bon et juste ne peut la rejeter, les bénédictions du Ciel vous accompagneront en tout et partout pendant cette vie que vous dépensez pour la justice, pour le bonheur des autres.

" J'aurais désiré vous prouver ma vive gratitude, ou du moins vous l'exprimer de vive voix; mais quand j'ai eu l'avantage de vous rencontrer hier après-midi, j'avais le cœur trop brisé.

" Je suis pourtant un peu remise: la résignation, la générosité de mon cher mari me donnent du courage pour supporter l'épreuve. Au reste, le bon Dieu qui frappe d'une main ne manquera pas de consoler de l'autre.

" Permettez, monsieur, de me joindre à M. Lépine pour vous souhaiter un bon et heureux voyage; nous n'aurons qu'un cœur et qu'une voix pour vous souhaiter tout le bonheur possible sur cette terre.

" Je demeure, monsieur, avec respect et une reconnaissance éternelle,

" C. Lépine (née Marion).

" J. A. Chapleau, écuier,

" à Winnipeg, P. M."

Messieurs, la voie douloureuse parcourue par cette femme forte, je l'ai parcourue moi aussi en grande partie. J'ai laissé Montréal plein de courage, d'espérance et d'ambition; j'ai travaillé avec toute l'énergie dont je suis capable et j'ai succombé; j'ai vu condamner le brave Lépine. Atterré par ce premier coup, j'ai dû recommencer le même travail pénible pour défendre Nault, une autre victime des troubles du Nord-Ouest. Plus heureux cette fois, bien que la cause fut plus difficile à défendre devant le même tribunal, je n'ai cependant pas obtenu un succès complet, car Nault est encore dans les fers. Seul, Lagimodière est sorti de prison et jouit maintenant de cette liberté qui semble indispensable aux robustes enfants de la prairie. Mais je dois le reconnaître, dans cette épreuve, j'ai été soutenu par les sympathies des habitants de la province de Québec.

Mes amis, et même quelques-uns de mes adversaires politiques, m'ont encouragé de leur approbation et de leurs conseils, et en arrivant à la rivière Rouge, l'exemple du vénérable évêque de St-Boniface a été pour moi un guide assuré. J'ai vu Mgr Taché qui, depuis cinq ans, a partagé toutes les épreuves des Métis et résumé, pour ainsi dire, dans sa personne, toutes leurs souffrances ; j'ai vu ce vénérable prélat, brisé par la douleur à la suite d'un accident pénible, se faire porter devant le tribunal pour déposer devant Dieu et devant les hommes des faits qu'il a connus, et desquels ressort la justification du peuple si cher à son cœur ; et il m'a paru qu'en présence des souffrances morales dont ses traits portent l'empreinte, j'étais mal venu de me plaindre moi-même et que j'étais plutôt heureux d'avoir pu m'identifier un instant avec un homme dont l'histoire devra honorer le souvenir.

Discours sur l'affaire des Tanneries, prononcé en novembre 1875, dans l'Assemblée législative de Québec :—

M. l'Orateur,

Lorsque cette après-midi, j'entendais l'honorable député de Lotbinière proposer sa motion, secondé dans ce nouvel effort par l'honorable député de St-Jean ; lorsque j'entendais ces honorables messieurs moduler, d'une voix presque attendrissante, l'humble demande qu'ils faisaient à cette Chambre de mettre sous leurs yeux quelques-unes des pièces de ce long procès qu'ils s'étaient donné tant de peine à intenter ; lorsque, surtout, j'entendais l'honorable chef de l'opposition supplier le gouvernement de lui dire, au moins, si on lui refusait les documents qu'il demande, quelles chances de succès l'on pourrait avoir en portant devant un nouveau tribunal l'instruction de ce procès, dont le résultat a été si malheureux pour lui ; je croyais entendre une répétition de ce cantique célèbre que les Ecritures nous ont transmis : " *Super flumina Babylonis illic sedimus et* " *flevimus, cum recordaremur Sion :* " et je traduisais sans peine ce chant poétique, par ces mots qui semblaient s'échapper distinctement de la bouche des honorables députés :

" Sur les bords d'un fleuve, retenu dans son cours par " un mur de revêtement et de nombreuses écluses, nous nous " sommes assis et nous pleurons en pensant aux trésors que ce " nouveau Pactole devait charrier pour nous ; et dans notre " désespoir, voyant nos espérances renversées par une main " cruelle, nous nous cherchons des compagnons d'infortune."

Car, il n'y a pas à se faire d'illusion, M. l'Orateur, la motion de l'honorable député est trop transparente pour tromper les yeux les moins exercés. Le but que s'est proposé le chef de l'opposition n'est pas tant d'avoir les documents qu'il demande, que de trouver une occasion de satisfaire ses ressentiments politiques contre les membres de l'ancien gouvernement, et

tenter de venger ses amis de leur cruel désappointement dans la fin malheureuse de la fameuse transaction du canal.

Je ne ferai pas à l'honorable député l'injure de supposer qu'il soit tout à fait sérieux, en demandant les deux premiers documents que mentionne sa proposition. Ceux qui connaissent les principes les plus élémentaires du droit constitutionnel, savent que c'est un des privilèges des officiers en loi de la Couronne de garder secrètes les sources des conseils qu'ils donnent à Sa Majesté, que les rapports mêmes qu'ils font comme base des ordres-en-conseil que le gouvernement fait exécuter, sont tenus secrets, à moins que Sa Majesté ou ses représentants ne donnent une autorisation spéciale de les rendre publics. A plus forte raison, serait-il ridicule de prétendre que ces notes et projets de rapports ou de consultations seulement ébauchés, pussent faire l'objet d'une demande de leur production devant un Parlement.

Cependant, l'on doit se réjouir du progrès sensible qui paraît se manifester chez nos adversaires, dans leurs procédés pour arriver à la connaissance des actes du gouvernement ou de ses membres. L'honorable député a bien fait de se hâter de demander ces papiers devant la Chambre, pour que l'on se hâte de les produire ici. Il a prévenu par là de nouveaux exploits de la part de ses amis qui, naguère encore, épiaient aux portes, corrompaient les employés, fouillaient les tiroirs et volaient les lettres. Mais pour s'être amélioré comme procédés, on est forcé d'avouer que comme science on n'a guère fait de progrès. La motion en question ne comporte-t-elle pas en effet la violation la plus flagrante des secrets d'office, de ce qu'on est convenu d'appeler " communication privilégiée" entre l'avocat et son client? Ce qu'on demande n'est en effet que la divulgation des consultations professionnelles privées entre les officiers en loi de la Couronne, demandeurs dans une cause, et MM. Ritchie et Loranger, leurs avocats.

Cette motion est une insulte jetée à la face de ces messieurs, car cette demande ne peut avoir sa raison d'être que dans la supposition injurieuse que le procureur-général et le solliciteur-général, cédant à des influences perverses, auraient failli à leur devoir. Ce serait les accuser d'avoir désobéi à l'ordre que leur avait donné la Chambre, à la fin de la session dernière, en

ne prenant pas les mesures nécessaires pour intenter une poursuite convenable pour le recouvrement de la propriété qu'on voulait revendiquer. Ce serait accuser les avocats appelés à formuler devant le tribunal la poursuite en question, d'avoir eu, eux aussi, la faiblesse criminelle de laisser mutiler la déclaration qu'ils avaient préparée dans cette cause, au détriment des intérêts de leur client. De deux choses l'une, ou MM. Ritchie et Loranger ont lâchement sacrifié leur devoir et leur conscience professionnelle, en rendant incomplète et insuffisante leur demande en cour, cédant, en cela, aux suggestions coupables des officiers en loi de la Couronne, ou la demande du chef de l'opposition est suprêmement ridicule. En effet, pourquoi cette motion, si l'on n'a plus le courage de dire ce que l'on répétait au commencement de la session : savoir, que la déclaration dans la cause du procureur-général Church vs. J. R. Middlemiss était incomplète et insuffisante, et que c'est grâce à la mutilation que l'on a fait subir à cette déclaration, que la poursuite a été rejetée par le tribunal. Si la déclaration produite en cour est suffisante, à quoi nous sert d'aller fureter dans le panier de l'avocat, la hotte du chiffonnier, pour retrouver un brouillon, désormais inutile ? Si, au contraire, on prétend que cette déclaration est incomplète et insuffisante, si l'on croit qu'elle a été ainsi rendue insuffisante par collusion entre les accusés et le poursuivant dans la cause, qu'on le dise donc franchement, qu'on demande carrément l'opinion de la Chambre sur ce point, qu'on porte cette accusation contre le ministre coupable et qu'on l'appelle à se défendre.

Mais non ! vous verrez, M. l'Orateur, que si d'un côté on n'a guère souci de la réputation d'hommes honorables autant qu'éminents dans leur profession, en insinuant une infamie contre eux, on trouvera moyen, l'instant d'après, de leur faire des protestations de confiance et de respect ; on se courbera devant leur avis, pourvu que cela serve à persécuter encore les hommes qu'on a jusqu'ici vainement essayé de renverser.

Lorsqu'à l'ouverture de ce parlement, le général du mince bataillon qui nous fait face, lançait ses premiers boulets dans notre camp, on remarqua, comme une de ses premières pièces d'attaque, cette accusation de négligence ou de faiblesse coupable portée contre le procureur général dans cette affaire. On

se demandait alors si les complices des héros du Pacifique n'avaient pas continué leur œuvre avilissante de corruption, de subornation. Après tout, il n'y aurait pas eu tant à s'étonner ; autant vaut suborner et corrompre un chiffonnier et voler un projet d'acte, que de corrompre un clerc d'étude, séduire un gardien et voler des télégrammes. Pour des gens habitués à regarder aux serrures, à enfoncer des pupitres, à dévaliser des bureaux, la besogne n'était ni nouvelle, ni difficile.

Le procureur général répondit par une dénégation énergique à cette attaque injurieuse de la part du chef de l'opposition. Sur l'honneur de sa parole comme procureur général et aviseur de Sa Majesté, il déclara devant cette Chambre, qu'il n'avait rien fait de ce que comportait l'accusation en question; qu'il avait fait son devoir et tout son devoir. Malgré qu'il n'y fût pas obligé, voulant prévenir tout soupçon et tout doute, il produisit une lettre de M. Ritchie, l'avocat de la poursuite en question, lettre écrite avant que le jugement ne fût rendu. Dans cette lettre, ce monsieur affirmait lui aussi, sur l'honneur, qu'il n'avait fait ni laissé faire par qui que ce soit, aucun changement matériel dans la demande ou déclaration dans cette cause, et qu'il n'aurait jamais consenti, à la sollicitation de qui que ce fût, à laisser altérer ainsi sa procédure écrite.

Après ces déclarations solennelles, quel peut être le sens logique de la motion de l'honorable député de Lotbinière, si ce n'est le doute injurieux qu'elle jette sur la franchise des déclarations des honorables messieurs dont je viens de parler, ou, ce serait pis encore mais plus logique, un démenti formel à ces déclarations.

L'honorable député a bien peu de souci de la haute position qu'il occupe en chambre et de sa responsabilité comme chef de parti, en se faisant ainsi l'écho officieux d'un homme qui, il n'y a pas un an, traitait notre parlement de "législature avilie et moribonde."

M. Holton, ce grand professeur de la coutume parlementaire, devrait pourtant savoir que le mode qu'il a suggéré, et que l'honorable chef de la gauche s'est trop empressé de suivre, est contraire à toutes les grandes traditions du parlementarisme anglais. Il est vrai qu'il a déjà fait bien peu de cas de ces

notions de dignité politique lorsqu'il s'est fait l'insulteur de toute la législature de sa province.

M. Holton, en faisant, à l'ouverture d'une campagne électorale, un avancé aussi grave et aussi injuste que celui qu'il fit l'été dernier, s'était placé dans une position dont ses amis commençaient à rougir pour lui. Les démentis les plus formels l'écrasaient ; il se dit alors, qu'en se servant d'une manœuvre parlementaire à laquelle il savait que ses amis se prêteraient volontiers, il échapperait, sinon à l'ignominie, du moins au ridicule. Je regrette de voir l'honorable député de Lotbinière se faire l'écho d'une accusation aussi fausse et aussi injurieuse. On devait attendre mieux de la courtoisie et des sentiments de noblesse que l'on prête toujours à l'honorable député.

Mais il ne faut pas trop s'étonner, M. l'Orateur ; comme je le disais tout à l'heure, ce n'est pas tant le désir de voir sa curiosité satisfaite que le plaisir d'exercer une vengeance politique, qui fait mouvoir les honorables moteurs. On voudrait ramener devant le public des calomnies usées, afin de couvrir de ces clameurs la voix qui accuse leurs amis. En effet, pourquoi cette demande de papiers qu'il ne peut avoir, et de documents qu'il connaît mieux que tout le monde ? Qu'a-t-on besoin d'un jugement et d'une déclaration qu'on a colportés aux quatre coins de la province pendant les élections dernières ? Non ; comme le disait l'honorable député des Deux-Montagnes, ce ne sont pas des renseignements que l'on veut, c'est un prétexte que l'on cherche pour nous accuser. Messieurs, si vous voulez nous attaquer ne cherchez donc pas de faux-fuyants, n'allez donc pas par des sentiers détournés. Pas de dissimulation ; levez vos visières, je me trompe, levez vos masques ; regardez-nous en face et montrez-vous tels que nous vous connaissons ! Voyez-vous, la comédie n'a pas pu durer longtemps, et à deux heures d'espace, vous avez révélé malgré vous votre pensée secrète.

Avant l'ajournement de cette chambre, cette après-midi, l'honorable chef de l'opposition demandait, modestement il est vrai, des documents qu'il prétendait être cachés et tenus secrets ; et, ce soir, nous l'avons vu, se dévoilant lui-même, prier le gouvernement d'essayer de réparer l'insuccès de cette poursuite, en interjetant appel du jugement rendu dans cette affaire, et

tenter ainsi un suprême et dernier effort pour confondre ceux qui croyaient et qui disaient que ce grand scandale des Tanneries, monté avec tant de fracas et de peine par l'honorable député et ses amis, n'était au fond qu'une invention de la haine politique et des jalousies du pouvoir.

Oui, continuer le scandale des Tanneries, voilà bien le mot d'ordre parti des hautes régions où siègent les maîtres et seigneurs de l'honorable député de Lotbinière, et dont l'écho fidèle se retrouve dans la motion boiteuse de l'honorable député.

Ecrasés sous le scandale hideux du canal, nos adversaires ont voulu se trouver des camarades de malheur. " Misery loves company ", dit un vieux proverbe anglais ; les *puffers*, confondus, anéantis sous le bras vengeur de la justice, voudraient ressusciter ou du moins galvaniser, pendant quelques mois, le scandale des Tanneries, qui devait être, dans la pensée de nos adversaires, le tombeau du parti conservateur.

N'allez pas croire, Messieurs, que nous allons trembler devant vos menaces. Nous n'avons pas tremblé lors de la première attaque ; si celui qui conduisait alors le vaisseau de l'Etat a cru devoir remettre les rênes du pouvoir à celui qui les lui avait confiées, vous savez que ce n'est pas au sentiment de la culpabilité qu'il a cédé. Nous avons invité tous nos accusateurs à venir déposer contre nous. Nous avons demandé à Son Excellence, en quittant le gouvernement, qu'une enquête stricte et complète eût lieu sur les imputations qu'on lançait contre nous. Vous l'avez eue, cette enquête ; vous et les vôtres y avez versé tout le fiel que les rancunes politiques pouvaient vous fournir. Heureusement pour la vérité, heureusement pour nous, dans cette grande enquête où les consciences devaient se montrer, il y a eu des consciences qui ont dit la vérité, comme il y a eu d'autres consciences qui ont eu peur de dire le mensonge. Le parjure n'a pu s'y faire une place ; il se serait trouvé sous les regards d'hommes accoutumés à le découvrir et à le punir ; il a craint de rentrer dans cette enceinte, il est allé cacher son dépit et sa rage impuissante chez sa sœur, la calomnie, qui n'a cessé de nous poursuivre.

Le gouvernement qui nous avait succédé, la chambre dont nous faisions partie, ont été inexorables et sans pitié pour nous. On a poussé la sévérité jusqu'à la rigueur. On a été dur à notre

égard durant toute la procédure de cette interminable enquête. Nous ne nous sommes pas plaints. Si un mot de protestation est sorti de notre bouche, ce n'a pas été pour nous défendre mais pour empêcher, contre les autres, ce que nous pensions être une persécution. L'accusation avait à peine fini de faire entendre son dernier témoin, qu'on vint nous annoncer que la dernière session du second parlement touchait à sa fin. Pas un membre n'avait eu l'occasion de lire la preuve volumineuse, entassée pendant trente jours d'instruction, qu'on venait demander à cette Chambre un vote déclarant qu'il y avait matière à poursuite devant les tribunaux pour demander l'annulation de l'acte exécuté par le gouvernement dont nous faisions partie.

Forts de notre droit, confiants dans la pureté de nos actes et l'honnêteté de notre conduite, et surtout, connaissant bien nos adversaires, qui auraient triomphé si nous eussions porté la révolte dans les rangs du parti qui nous assujettissait à un traitement aussi rigoureux, nous nous sommes soumis sans avoir à baisser le front ; nous avons accepté, sans murmurer, l'ordre que donna la Chambre de poursuivre en justice l'annulation de l'acte de notre gouvernement.

La poursuite judiciaire fut intentée, et rien ne fut oublié pour la rendre aussi sévère que possible. Alors, au moins, devions-nous nous attendre à ce que nos ennemis respectassent la loi à laquelle ils avaient voulu nous soumettre ; à ce que l'on nous donnât le bénéfice de la présomption d'innocence que l'on accorde au plus vulgaire des accusés. Non, monsieur l'Orateur, un tel acte de justice répugnait à la nature jalouse et calomnieuse de nos adversaires ; on continua à nous accuser, à nous condamner, pendant même que les tribunaux instruisaient la cause que cette Chambre leur avait déférée. On alla plus loin, et ce fut l'honorable moteur de la proposition qui nous occupe, qui donna, le premier, le spectacle étrange dont nous avons tous été les témoins dans les élections dernières.

Le lieutenant-gouverneur avait convoqué le pays à des élections nouvelles pour un prochain parlement. Dans la lutte qui allait s'engager, le ministère actuel ne pouvait être jugé que sur son programme politique et sur la valeur personnelle de ses membres. Chargé lui-même de la poursuite dirigée contre un de nos actes, il était injuste, il était ridicule, de vouloir lui

faire porter la responsabilité de l'acte qu'il censurait dans sa poursuite. Mais une telle distinction n'aurait pas fait l'affaire de ces grands apôtres de l'éducation politique du peuple, de ces grands défenseurs des traditions constitutionnelles. On vit donc le chef de l'opposition lancer un défi qui restera dans nos annales comme un monument de vanité politique qui n'eût d'égal que le châtiment humiliant dont elle fut écrasée. Au lieu de mettre en jugement la politique du ministère, le grand chef libéral annonça que la lutte générale qui s'engageait, allait se faire entre son parti et les hommes qu'il qualifiait alors du nom dérisoire de parti des *Tanneurs*.

En vain lui disait-on qu'il y avait déloyauté politique à déplacer ainsi la question ; il persista à la poser ainsi et tout son parti le suivit dans cette voie. Et c'est sur ce terrain, si désavantageux pour ses adversaires, si l'on considère la force des préjugés déjà soulevés, que l'honorable député et son parti furent si ignominieusement battus aux élections dernières. Le général lui-même faillit être compté parmi les victimes : s'il ne fut pas mis en déroute complète, il fut du moins grièvement blessé et plus profondément humilié.

Tel fut le résultat du premier verdict que nous reçumes en ce grand procès qui arrive à son terme.

Les tribunaux, de leur côté, marchaient toujours, et continuaient d'instruire le procès. En dehors des préjugés, à l'abri des paniques, des défaillances et des défections, la loi suivait son libre cours ; tous les regards étaient portés vers ce palais où la justice, impartiale et implacable, allait décider du sort des accusateurs comme des accusés ; les uns entrevoyaient un triomphe, les autres attendaient une réhabilitation. Nos adversaires escomptaient d'avance la décision du tribunal pour se refaire de la banqueroute politique. Ces tribunaux étaient si sévères ! Leurs décisions étaient si rigoureuses ! Qui le savait mieux que les amis de l'honorable député de Lotbinière ? Le député de St-Jean en connaissait quelque chose, car, si je puis en juger par la vertueuse indignation dont il a été saisi, lorsque tantôt mon honorable ami, le député des Deux-Montagnes l'a invité à une promenade sur les bords du canal Lachine, le jugement dans la célèbre cause de Jetté et autres vs. McNaughton avait dû l'impressionner bien vivement.

Un grand cri venait d'être poussé dans le public ; une monstrueuse iniquité venait de s'accomplir sous le manteau si large et si complaisant de la politique libérale. On avait crié au scandale contre les " purs ", et les " purs " avaient annoncé au monde que la preuve de leur innocence aurait cent fois plus d'éclat que les violences de leurs accusateurs. La justice avait instruit, et elle avait prononcé que la " supercherie " et la " fraude ", avaient entaché radicalement une transaction fameuse où les sommités libérales avaient un jour rêvé de colossales fortunes. Le coup avait été rude mais bien mérité, et l'opinion publique commençait à rejeter avec indignation des hommes chez qui la vénalité avait poussé d'aussi profondes racines.

Je dois dire en passant, M. l'Orateur, que j'ai été plus amusé qu'ému du sublime mouvement d'indignation qui s'est emparé du susceptible député de St-Jean lorsqu'il a parlé dans cette Chambre du *job* du canal devenu légendaire. L'honorable député a affirmé sur l'honneur sa complète innocence dans cette pénible affaire. Je n'ai pas d'objection à dire que la personnalité de l'honorable membre n'a pas été atteinte directement par la décision du juge dans cette cause du canal Lachine ; mais il ne peut échapper à la solidarité de la condamnation dans une action où il était partie et où il était condamné. Il ne peut non plus se soustraire à la solidarité politique qui lui revient dans ces manipulations dégoûtantes du pouvoir à Ottawa pour faire réussir cette gigantesque extorsion.

Je ne voudrais pas faire de comparaison, mais la protestation pathétique dont nous venons d'être les témoins, m'en rappelle une autre, dont les Communes, à Ottawa, furent le théâtre, lors de la dénonciation du grand scandale libéral. La main sur la conscience, le principal demandeur dans la cause du canal, protestait de son innocence devant Dieu et devant les hommes, et répudiait avec indignation toute participation aux manœuvres qui avaient réussi à tromper le public dans cette affaire. Le premier ministre prêtait l'autorité d'une déclaration solennelle à la sincérité de cette protestation. L'apparence de bonne foi que l'on avait déployée, avait même été jusqu'à convaincre ceux qui avaient signalé à l'attention de la chambre cette tentative de dilapidation du trésor public. A part les initiés à la

transaction, tout le monde était à la veille de croire à l'innocence de ces nobles accusés. Un incident vint changer complètement la face des choses. Une des victimes de ce piège, tendu à la bonne foi publique, refusa de payer ce qu'il s'apercevait n'être que le prix de la fraude et de la supercherie. Une poursuite eut lieu, et après une enquête des plus minutieuses, la vertu du député et la bonne foi du ministre pâlirent considérablement. Le ministre interrogé fut forcé d'avouer sa connivence avec les coupables, et l'on retraça jusqu'à la plume de l'immaculé député les éloges pompeux et mensongers que ces spéculateurs sans vergogne s'étaient décernés à eux-mêmes, dans le *Herald* de Montréal, le lendemain du jour où leurs *allumeurs* leur avaient assuré un gain monstrueux aux dépens de la bonne foi du public. Le jugement confondait ministre et député, avec tous les compères de cette fraude immense.

L'impartialité et la stricte probité du tribunal ne laissaient aucune prise au doute sur la justice de cette décision. Cependant, les amis, "les fidèles", ne firent pas grâce au vertueux magistrat, et sa sentence fût regardée comme une injuste persécution. Encore une fois, je ne veux pas dire que l'honorable député de St-Jean soit personnellement coupable de cet acte de fraude, mais comme on vient de le lui dire avant moi, il est assez solidaire de la tache que ce jugement a empreinte sur le front de ses amis, pour que ce soit un devoir pour lui de garder le silence, quand il s'agit d'accusation comme celle des Tanneries.

L'honorable député de St-Jean s'est retranché derrière le verdict populaire que, lui aussi, a reçu dans les élections dernières. Il a raison ; il fait bien de s'en protéger ; mais qu'il n'oublie pas qu'entre un verdict électoral et un jugement " en bonne et due forme " d'une cour de justice, le commun des mortels penche d'ordinaire du côté de la décision judiciaire. Nous avons, nous, le droit entier de nous prévaloir de ce verdict populaire, parce que rien n'a pu en diminuer la force, puisque les tribunaux viennent de lui donner une confirmation éclatante. Du reste, l'honorable député a oublié qu'il n'y avait pas d'analogie entre son cas et le nôtre, puisque le chef de son parti a fait faire les élections sur la question même où nous avons gagné notre procès, tandis que l'accusation qui pesait contre ses amis n'était pas posée à

ses électeurs, comme le fait sur lequel ils avaient à se prononcer en donnant leur vote.

Qu'on n'aille pas croire, M. l'Orateur, que ce verdict populaire soit sans importance, quant à ce qui regarde cette transaction dite des Tanneries. Le comité qui s'en était enquis à la dernière session voulait que cette question fût laissée à la considération "calme et approfondie des membres de la chambre *et du peuple de cette province.*" C'est là un des motifs pour lesquels ce comité a repoussé la motion injuste et absurde du député de Lotbinière, et qu'il adopta la proposition, faite par l'honorable député pour l'Islet, du rapport que cette chambre a confirmé. Qu'on lise les rapports consignés dans les journaux de cette chambre et l'on verra l'exactitude de mes remarques.

J'ai dit qu'après le jugement condamnant le *job* du canal, nos adversaires attendaient avec une impatience confiante, la décision de poursuite que cette chambre avait ordonnée. Pourtant, il fallait être bien aveugle pour espérer un succès de ce côté-là. Il n'est pas un homme de la profession, pas un observateur ayant suivi un peu attentivement le déroulement de la preuve devant le tribunal, qui n'ait été convaincu d'avance qu'il ne sortirait rien de cette grande et vaine clameur, qui avait un moment complètement perverti l'opinion. La session actuelle était annoncée, et la cause était encore sous la considération du juge éminent qui l'avait entendue. Enfin, la veille de l'ouverture de ce parlement, comme si la Providence n'eût pas voulu que nous entrions dans cette enceinte sous le coup des imputations odieuses qui pesaient sur nous quand nous l'avions quittée la dernière fois, jugement fut prononcé, et, comme tout le monde le sait, l'accusation fut pulvérisée dans l'éloquente et savante dissertation dont le magistrat distingué accompagna son jugement.

Cette fois, du moins, nos adversaires seront-ils satisfaits, seront-ils convaincus? Non. "Comédie, disent-ils, que tout "cela, la poursuite était une farce montée entre les anciens et "les nouveaux ministres; la déclaration était une absurdité sur "laquelle aucune procédure ne pouvait se maintenir; le juge "n'avait pas pu condamner, parce qu'on avait protégé et caché "les accusés." Voilà le cri général de la presse libérale, à la nouvelle de cette déconvenue; voilà ce que l'honorable député

qui dirige l'opposition en cette Chambre, a cru devoir nous annoncer à l'ouverture de cette session; voilà même ce que comportait le sens de la motion qu'il a présentée cette après-midi.

Va-t-il au moins persister dans sa dénonciation? Sera-t-il logique dans son appréciation, et osera-t-il être conséquent avec lui-même en disant à cette Chambre que puisque l'action était une comédie, la déclaration une absurdité légale, il n'y a plus à s'occuper de cette malheureuse poursuite déjà si coûteuse à la province? Va-t-il dénoncer le gouvernement pour avoir ainsi collusoirement fait servir la justice à des fins politiques? Non, M. l'Orateur, que la Chambre n'aille pas s'attendre à autant de consistance de la part du chevaleresque député de Lotbinière.

L'ajournement qui s'est produit depuis le commencement du débat lui a porté conseil, ou du moins paraît lui avoir valu un avis qui a modifié singulièrement les opinions de l'honorable député. Son ancienne rancune politique contre les hommes qui l'ont tenu dans les froides régions de l'opposition depuis huit ans, s'est réveillée tout entière, et nous le voyons, ce soir, tendre la main au ministère et vouloir faire sa paix un moment avec lui, pourvu que cette paix se fasse à nos dépens.

Que l'honorable député me permette de le remercier; j'aime mieux cela: il n'y gagnera pas une réputation d'homme consistant, il n'y tient pas du reste, mais il raffermira du moins l'existence du ministère que, nous, nous soutenons sincèrement. L'honorable député conseille maintenant un appel sans songer que cet avis de sa part est une condamnation de sa motion et de sa déclaration précédente dans cette Chambre. Comment peut-il croire d'une manière si implicite à l'opinion des avocats du dossier, qui tout naturellement, dans leur zèle pour une cause où ils ont été malheureux, recommandent un appel; lui, qui faisait tout à l'heure à ces mêmes avocats l'injure sanglante de dire qu'ils avaient mutilé les pièces de leur cause par une complaisance criminelle et dans un but politique? S'ils ont pu être pervers dans leurs conseils pour la poursuite première, pourquoi ne le seraient-ils pas dans la recommandation qu'ils font aujourd'hui?

Mais qu'est-ce que cette inconséquence pour l'honorable député vis-à-vis du plaisir qu'il va savourer, s'il peut tenir, encore

pendant un an, sur la sellette, exposés à toutes les vilenies dont on ne cessera de les accabler, les hommes qui viennent d'être réhabilités par le jugement que la cour a prononcé ?

Malheureusement cette volte-face vient trop tard. L'honorable député n'aurait pas le courage, et je l'en défie bien, de venir proposer lui-même à cette Chambre un appel de ce jugement ; et l'honorable Procureur-général parlant au nom du gouvernement, l'autre jour, n'a-t-il pas annoncé à cette Chambre qu'il ne prendrait pas sur lui d'enlever des mains de l'Assemblée le contrôle des procédés de cette poursuite. L'honorable ministre a déclaré qu'il ne croyait pas devoir donner son opinion à cette Chambre, encore moins la lui imposer. L'honorable député de Lotbinière, qui n'a pas eu un mot de réponse à cette déclaration, n'a plus droit à une opinion du premier officier en loi de la Couronne sur cette question.

Le chef de l'opposition a peut-être pensé que c'était pour lui une manœuvre habile que de forcer le gouvernement à continuer ce que je n'ai pas crainte d'appeler maintenant une persécution contre nous. Peut-être a-t-il calculé que, fatigués de ces procédés devenus odieux, nous serions tentés de briser notre allégéance, et de chercher à renverser les hommes qui sont à la tête des affaires de la province et du parti auqnel nous nous faisons gloire d'appartenir. Il ne se trompe pas en pensant que nous avons ressenti, et que nous ressentirions encore plus l'odieux des procédés dont nous avons été l'objet ; il ne faudrait pas être homme pour ne pas l'avouer ; mais entre cela et une trahison, que l'honorable député le sache bien, il y a un abîme que nous ne sommes pas disposés à franchir. Y aurions-nous songé un moment que la conduite de l'honorable député nous en aurait détournés ce soir. Si telles ont été ses prévisions, elles sont loin de se réaliser. Oui, M. l'Orateur, que cette Chambre continue, si elle le veut, cette poursuite ; qu'elle nous laisse en pâture à la haîne de nos ennemis communs ; qu'on impose à notre fidélité, qui ne s'est pas démentie un moment depuis que nous avons descendu les marches du pouvoir, le sacrifice d'une année de châtiment encore ; qu'on ferme les yeux, pour élever en imagination des monceaux de preuves contre nous, lorsque nos ennemis n'ont pu en trouver seulement l'ombre ; nous respecterons la main amie qui nous frappera ; nous déplorerons son

erreur ; nous ressentirons l'outrage inutile dont on nous accablera ; mais, dans l'avenir, comme dans le passé, nous serons fidèles au drapeau de notre parti qui flotte aujourd'hui triomphant d'un bout à l'autre de la province.

Nous défions nos plus violents adversaires de trouver un fait, un seul fait nouveau, dans toute la poursuite que les tribunaux viennent de décider, au-delà des faits que l'enquête devant le comité avait révélés. Bien au contraire, restreinte dans les limites que la loi comme la justice lui ont tracées chez toutes les nations, la preuve a réduit à des proportions encore plus minimes l'accusation de fraude et de collusion qu'on n'avait pu réussir à établir ici. Et qu'on n'aille pas nous répondre naïvement qu'on ne connaît pas cette preuve et qu'on ne peut en tirer de conclusion. Tout le monde la connaît, cette preuve. Mais il y a plus. Il y a une présomption violente qui doit frapper tout le monde. Pense-t-on, en effet, que si par hasard il se fut révélé le moindre fait nouveau dans cette cause, la presse tout entière, qui surveillait ces procédés, et avant tout, nos adversaires, qui avaient fouillé tous les coins et tous les recoins où ils croyaient trouver quelque semblant de preuve contre nous, qui n'avaient pas même dédaigné ces bas-fonds où grouillent la perversité et le parjure ; pense-t-on, dis-je, qu'on aurait laissé passer inaperçu le plus petit indice qui aurait pu donner lieu au soupçon le plus éloigné ?

Non, M. l'Orateur, là où la haine et la vengeance politiques ont été impuissantes nous serions bien étonnés de voir que cette Chambre prêtât l'autorité de son nom pour trouver des coupables. Quant à nous, fidèles à nos traditions, nous n'irons pas laisser le parti glorieux auquel nous appartenons pour entrer dans un camp où nous ne voyons que déceptions et déboires ; nous laisserons nos ennemis avec le désappointement de leur haine contre nous, comme je laisse l'honorable député avec la déconvenue certaine de sa motion.

DISCOURS PRONONCÉ EN DÉCEMBRE 1875, DANS L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE DE QUÉBEC, LORS DES DÉBATS SUR LA POLITIQUE DES CHEMINS DE FER :—

M. L'ORATEUR,

Une chose a dû frapper tous ceux qui ont assisté aux débats sur la question qui nous occupe : c'est le concert étrange de récriminations et de plaintes, d'enthousiasme et de désespoir qu'elle a provoqué. Voix du nord, voix du midi, voix qui supplient, voix qui menacent, voix qui accusent, voix qui s'excusent, voix qui louent, voix qui maudissent, rien n'a manqué à ce concert. Ensemble elles résonnent à mes oreilles et si j'éprouve de l'embarras en ce moment, c'est dans le choix qu'il me faut faire, ou de répondre à ces récriminations et à ces craintes, ou de me joindre aux chants d'espérance et de joie des vrais amis de notre province en voyant s'ouvrir pour elle une nouvelle ère de prospérité.

Qu'il me soit permis d'abord, M. l'Orateur, de me réjouir pour cette vieille cité de Québec, si pleine de glorieux souvenirs et qui dorénavant, grâce à la politique éclairée de ceux qui nous gouvernent, offrira à l'étranger le double spectable des ruines grandioses de son passé historique s'alliant aux splendeurs de l'industrie et du commerce. Tous, sans distinction de croyance et d'origine, Anglais et Français, dignes descendants des valeureux soldats des plaines d'Abraham, nous luttons aujourd'hui de zèle et de désintéressement pour faire du vieux rocher de Québec une des villes les plus florissantes et les plus pittoresques du continent américain. Notre passé nous impose l'obligation d'une glorieuse émulation. Noblesse oblige, et maintenant unis, nos intérêts et nos maux, notre bonheur et nos malheurs sont identiques.

Il y a plus de vingt-cinq ans que Québec demande à ses

sœurs, les villes et les cités, à ses voisines, les riches campagnes du nord, de l'aider dans cet élan généreux pour reconquérir la place que sa position géographique lui assigne sur le continent. Déjà, plus d'une fois, des voix éloquentes ont répondu à son appel. Je viens ce soir au nom des braves colons du nord, au nom de ceux que j'ai l'honneur de représenter en parlement, je viens, moi aussi, apporter à la ville qui a été le boulevard de notre nationalité, des paroles de respect et de sympathie.

Il faut se reporter à plus d'un quart de siècle en arrière, pour trouver l'origine de la pensée heureuse que le gouvernement veut réaliser aujourd'hui.

L'idée de construire un chemin de fer pour relier Québec à Montréal par la rive nord du St-Laurent a pris naissance durant la fièvre des chemins de fer qui s'empara de notre population vers 1849-50. Une assemblée publique fut alors tenue à St-Roch, cette grande arène populaire de Québec, et les journaux du temps nous rapportent que d'éloquents discours y furent prononcés.

J'ai pris la peine de fouiller dans ces vieux souvenirs, et j'ai trouvé des renseignements et des observations tellement intéressants que je réclame quelques minutes de la bienveillance de cette chambre pour lui en rappeler les traits les plus saillants.

A cette grande réunion, où le peuple s'était donné rendez-vous pour discuter ses intérêts, assistaient deux hommes, morts hélas ! et qui ont laissé derrière eux les meilleurs souvenirs. L'un était l'honorable T. Réal Angers, esprit aussi fin que profond, et l'autre M. Joly, homme charitable, érudit, distingué, qui tous deux ont eu la suprême consolation de se voir revivre dans leurs fils, les honorables députés de Montmorency et de Lotbinière. L'un et l'autre, lors de cette assemblée où furent posées les bases de la grande entreprise que le gouvernement veut aujourd'hui prendre sous son égide, aidèrent par leur éloquence et par leur expérience de la chose publique, à faire comprendre au peuple toute l'importance de cette création gigantesque. Pourquoi, en rappelant le souvenir de cette glorieuse tentative, pourquoi, prononçant ici le nom de ces deux hommes respectés qui furent MM. Angers et Joly, suis-je obligé de citer

à l'un d'eux, les voyant divisés maintenant sur une question où leurs pères furent si unis jadis, le fameux vers du poète latin:

Quantùm mutatus ab illo?

De la tribune populaire, la question fut portée devant le conseil de ville et fut l'objet d'un rapport du comité des finances, auquel elle avait été déférée. Le président de ce comité, l'un des citoyens les plus distingués de Québec, qui fut maire de cette cité, représentant, sénateur, et qui est maintenant l'un des juges de la cour du banc de la reine, l'honorable Ulric Tessier, fit un discours où l'esprit patriotique du citoyen le dispute à la clairvoyance de l'homme d'affaires. Prédisant dès lors tout ce qui s'est accompli depuis, M. Tessier disait:

" Ceux qui veulent jeter un coup d'œil sur la carte du Canada, et qui en même temps se donnent la peine de suivre la direction des chemins de fer près du St-Laurent, voient une lutte naturelle entre la partie sud et la partie nord de ce fleuve. Les gigantesques canaux du Haut-Canada, dont le Bas-Canada paie la façon malgré lui, n'ont eu d'autre but que de faire du St-Laurent la grande voie de communication pour le transport des produits de l'ouest vers l'Atlantique. *Les habitants de la grande république pratiquent continuellement des saignées au fleuve St-Laurent pour attirer vers eux le commerce de l'ouest et l'empêcher de passer par Montréal et Québec.......*

" Au nord du fleuve, de Québec au lac Huron, point de ponts impossibles, et nous relions Québec aux plaines fertiles de l'ouest par une route qui sera de cinq cents milles plus courte que celle qui suit les sinuosités du St-Laurent, du côté sud, et les produits afflueront à Québec, le grand port de mer du St-Laurent. *Cette ligne se joindra en toute probabilité aux grandes lignes projetées vers l'océan Pacifique,* et c'est en ce sens que s'accomplira la prophétie de Jacques Cartier, que l'on passera par le St-Laurent pour aller à la Chine ou aux Indes."

Ce sont là de nobles et grandes paroles qui, je l'espère, trouveront un écho fidèle dans le cœur de ceux qui, dans cette enceinte, représentent plus directement les idées et les sympathies de ce citoyen distingué (écoutez, écoutez).

La presse s'empara naturellement de cette question, et les

promoteurs de l'entreprise purent ainsi se faire entendre au delà des murs de leur cité.

Dans un écrit des plus vigoureux, M. Joly fit un appel énergique aux populations du district de Québec, en soulevant leurs sentiments de légitime orgueil pour leur capitale.

" Québec, dit-il, ne doit pas se contenter d'être un port tributaire d'Halifax et de Portland. Ce rôle peut tout au plus convenir à Montréal. Québec me paraît appelé à de plus grandes destinées."

Heureux si cette voix eût été bien comprise de tous les hommes publics qui se sont occupés plus tard de la fortune de Québec. Malheureusement, il faut bien l'avouer, on a trop souvent oublié, dans les dissensions politiques, la grande idée de l'avancement commercial de Québec.

M. Joly paraît avoir prévu singulièrement les difficultés qu'on rencontre aujourd'hui, quand il ajoutait dans son article :

" Si vous permettez au chemin de fer de traverser au sud du fleuve près de Québec, pour rejoindre Richmond, vous perdez ce magnifique avenir. Jamais vous n'obtiendrez une seconde route parallèle au nord du fleuve, vous trouverez trop d'intérêts opposés à cela ; vous aurez déshérité quarante paroisses au nord du fleuve St-Laurent des avantages d'un chemin de fer et vous aurez ruiné la fortune de Québec pour toujours."

On les retrouve aujourd'hui " ces intérêts opposés " qui nous défendent de faire " au nord du fleuve une seconde route parallèle." C'est la compagnie du Grand-Tronc qui nous a signifié ce protêt, cette compagnie du Grand-Tronc qui réclamait l'autre jour, par la bouche de l'honorable chef de l'opposition, le crédit d'avoir créé le commerce de la province de Québec, et qui demandait de ne pas être lésée par l'action de notre législature.

M. Tessier, en laissant la tribune, avait, lui aussi, pris la plume et des correspondances remarquables furent par lui publiées dans le *Canadien.*

" On parle, dit-il, du chemin de Montréal à Prescott et à Bytown, continué de là à Kingston, à Toronto, au lac Huron, au moyen duquel toutes les villes du Canada pourraient être reliées entre elles, et Québec s'y joindrait par un chemin au nord du St-Laurent jusqu'à Montréal. Par là les produits de l'ouest pourraient être transportés en Europe avec un seul

transbordement, soit à Montréal, soit à Québec. *Ce devrait être là véritablement le but de ceux qui veulent le bien-être général du Canada, à l'est et à l'ouest.*"

On se mit à agiter alors la question d'une demande de garantie impériale pour la construction de ce chemin de la rive nord.

L'idée d'une grande route militaire reliant Halifax à Montréal et à l'ouest, en passant par la rive nord depuis Québec à Montréal, avait été inspirée par le fameux rapport de lord Durham. Le rapport du major Stevenson sur cette grande route suggère la construction de ce chemin de la rive nord en conseillant le tracé que l'on a depuis adopté pour l'Intercolonial, de la Rivière-du-Loup à Halifax. Certes, si des conseils adverses n'eussent pas prévalu à cette époque auprès du cabinet de St-James, il n'y a pas de doute que la demande de la garantie impériale aurait été accordée " en faveur de cette grande route ferrée qui n'est que la continuation naturelle de celle de Québec à Halifax, et qui doit faire passer sur notre territoire l'immense trafic de l'ouest qui nous appartient de droit," suivant les termes de la pétition qui fut alors adressée au gouvernement impérial, sous la signature conjointe de MM. G. Joly et H.-L. Langevin, le président et le secrétaire du comité provisoire du chemin de fer du nord.

La réponse que le comité reçut disait en terminant :

" Sir John Pakington prie Son Excellence de vous apprendre que les représentations que vous lui avez faites ne manqueront pas de recevoir une soigneuse considération en temps convenable.

" J'ai l'honneur d'être, etc.,

" (Signé,) R. BRUCE,

" Secrétaire.

" G. JOLY, écuier."

L'honorable député de Témiscouata avait un peu raison de dire, l'autre jour, que " c'était bien long les considérations sérieuses des gouvernements," puisque la réponse favorable, que faisait espérer sir John Pakington au chemin de la rive nord, est encore à venir. Heureusement pour Québec, notre gouvernement provincial d'aujourd'hui ne craint pas d'assumer la tâche de bâtir le chaînon le plus important du grand chemin

militaire que les hommes d'Etat de l'Angleterre rêvaient alors.

En attendant la garantie impériale, les populations de la rive nord s'agitaient. Québec avait spontanément souscrit, par sa corporation, £100,000, et les calculs les moins enthousiastes autorisaient le comité à dire dans un de ses rapports, après avoir compté l'octroi municipal de Québec, que les souscriptions suivantes étaient certaines :

" Les diverses paroisses et corporations d'ici à Montréal, inclusivement, £90,000 ; souscriptions individuelles à Québec et ailleurs, £35,000."

On voit que dès lors, les populations sentaient vivement l'importance de cette entreprise.

Notre clergé canadien, qu'on a toujours vu à la tête des grandes œuvres nationales, avait aussi fait entendre sa voix encourageante et persuasive. Mgr l'archevêque de Québec adressait au comité, avec l'autorisation de la publier suivant qu'on le jugerait convenable, une lettre des plus sympathiques à l'entreprise.

"Il m'a été agréable," disait le vénérable archevêque, "de voir des membres de mon clergé exprimer leurs sympathies pour cette entreprise à laquelle j'ai prêté l'encouragement qui était en mon pouvoir ; j'ajoute que, si les amis de la nouvelle voie ferrée rencontrent dans leurs efforts la coopération et l'appui convenables, je me réjouirai d'y avoir contribué en recommandant dans l'occasion à ceux qui dépendent de moi de donner des preuves de bonne volonté."

Hâtons-nous de constater, qu'à de rares exceptions près, ces traditions de libéralité nationale ont été continuées à l'égard du chemin de la rive nord.

Le comté de St.-Maurice, représenté par l'honorable Jos.-E. Turcotte, et comprenant à cette époque la ville des Trois-Rivières et le comté de Maskinongé qui en a été détaché depuis, se montra aussi libéral que la cité de Québec, et s'engagea par un vote à souscrire £50,000 au capital de la compagnie. Cette détermination fut prise, grâce principalement aux efforts de l'honorable M. Turcotte, de M. Houde, aujourd'hui député du comté de Maskinongé au parlement local, et de quelques autres citoyens dévoués et amis du progrès.

Que mon ami, le député de Maskinongé, me pardonne si, aux

dépens de sa modestie, j'ai recueilli ce vieux souvenir. Son zèle pour cette entreprise ne s'est pas ralenti durant les vingt-cinq ans passés, et nous le retrouvons aujourd'hui aussi ardent pour cette cause qu'il l'était dans les jours difficiles d'autrefois.

Un premier échec vint alors commencer cette série de difficultés et d'obstacles qui firent croire presqu'à l'impossibilité de cette entreprise, qui dépend aujourd'hui encore du déplacement de quelques votes dans cette Chambre.

Le règlement du conseil de ville, accordant au chemin un *bonus* de £100,000, devait, comme c'est le cas maintenant, obtenir la sanction du lieutenant-gouverneur en conseil. Les influences les plus considérables provenant, dès cette époque, des mêmes sources que celles d'où nous viennent aujourd'hui les difficultés que nous éprouvons, furent mises en jeu, et le gouvernement fut forcé, sur des objections légales,— on les retrouve aujourd'hui sous le nom de questions constitutionnelles,—de désavouer le règlement qui affirmait la généreuse libéralité de la ville de Québec. La réponse annonçant ce désaveu au maire de Québec se termine par le considérant suivant:

« Parce que le pouvoir accordé aux municipalités par le dit « acte de prendre des actions dans une compagnie de chemins « de fer suppose nécessairement l'existence d'une telle compa- « gnie, et n'a rapport qu'aux compagnies dûment incorporées « conformément aux dispositions du dit acte; or aucune com- « pagnie sous le nom mentionné dans le dit règlement n'a obte- « nu un acte d'incorporation ni ne s'est conformée aux dispo- « sitions de la cinquième section du dit acte pour la mettre en « position de demander un acte d'incorporation."

« J'ai l'honneur d'être,

« Monsieur,

« Votre très obéissant serviteur,

« ET. PARENT,

« Assist.-Secrétaire."

« Son Honneur

« le Maire de Québec."

Et pourtant, ce règlement portait spécialement que la subvention était faite à la condition que la compagnie obtint l'incorporation que le statut requérait.

Cet échec ne découragea pas les promoteurs de l'entreprise et, à la session suivante, un acte d'incorporation fut demandé par un bill intitulé: "*Acte pour autoriser la formation d'une compagnie pour construire un chemin de fer sur la rive nord du fleuve St-Laurent, de la Cité de Québec à la Cité de Montréal ou à quelqu'autre point convenable sur tout chemin de fer conduisant de la Cité de Montréal aux villes de l'ouest de cette Province,*" fixant à six cent mille louis le capital de la compagnie et lui promettant de l'augmenter au besoin.

Cette mesure rencontra toutes sortes d'objections dilatoires dans les chambres. La charte de la 14 et 15ème Victoria, chap. 73, venait d'incorporer la compagnie du Grand-Tronc, par un bill sanctionné le 30 août 1851. Un an plus tard, une proclamation, publiée dans la Gazette du Canada du 7 août 1852 devait fixer cette ligne du Grand-Tronc de la Pointe Lévis à Richmond, à Montréal, à Kingston, et de là jusqu'à la Rivière Niagara.

Le 28 avril 1853, le gouverneur sanctionnait le bill incorporant la compagnie du chemin de fer de la rive nord et le 13 mai le conseil de ville de Québec passait un règlement souscrivant de nouveau les £100,000, subvention qui avait été désavouée, comme je l'ai mentionné il y a un instant.

Les personnes qui s'intéressaient à la construction du chemin, voyant que les souscriptions des municipalités et des particuliers ne suffisaient pas, avaient songé de bonne heure à solliciter la garantie des gouvernements. Elles s'étaient adressées d'abord aux autorités impériales sans succès, comme nous l'avons déjà vu. Elles formulèrent, le 1er février 1853, la même demande au gouvernement provincial, qui ne leur donna pas une réponse plus favorable, prétextant pour motiver ce refus, qu'en vertu de l'Acte de 1851 le gouvernement se trouvait dans l'impossibilité d'acquiescer à cette demande.

Cette requête avait été envoyée au gouverneur général par le conseil de ville de Québec, et à cette pétition, Lord Elgin répondit par un mémoire très long et très minutieux qui se terminait ainsi:

" *Sans donc affirmer qu'une aide parlementaire ne puisse être plus tard accordée convenablement à l'entreprise que vous faites valoir*, le gouvernement doit refuser de prendre la responsabilité, sous les circonstances présentes, d'appuyer une proposi-

tion qui comporterait ce résultat, et qui, de plus, donnerait lieu à des demandes de semblables dérogations à la loi actuelle en faveur d'autres entreprises."

Des assemblées publiques furent immédiatement convoquées partout pour forcer la main au gouvernement, et le contraindre à revenir sur la décision exprimée dans la réponse de Lord Elgin, et au mois de mars, 1853, l'honorable M. Belleau, au Conseil Législatif, et M. Cauchon, à la Chambre d'assemblée, interpellaient vivement le ministère sur cette question devenue nationale. Les *résolutions* de M. Cauchon étaient au nombre de quatre. En déclarant que la route du Nord était la plus courte et qu'une subvention à ce chemin ne pourrait porter ombrage au Haut-Canada, elles ajoutaient :

" Que les deux villes de Québec et de Montréal devant se doubler dans un temps très court, *le Saint-Maurice ouvrir un commerce de bois dont les proportions sont incalculables*, et la rive nord du fleuve possédant sur presque tous ses points des pouvoirs d'eau et des sources de richesses sans nombre, un chemin de fer est devenu nécessaire à l'avenir de cette partie du pays ;

" Que l'on ne saurait conséquemment, sans injustice, refuser aux trois cent mille habitants de la rive nord, entre Québec et Montréal, la garantie provinciale et le moyen par là de se soustraire à l'isolement et de se mettre, comme les autres parties du Canada, en communication avec l'immense réseau des chemins de fer qui couvre l'Amérique du nord tout entière."

Les discussions les plus vives eurent lieu sur ces résolutions, auxquelles prirent part MM. Cauchon, G. O'Kill Stuart et Ulric Tessier, qui défendirent vaillamment les intérêts de Québec et du Bas-Canada. Malheureusement ces efforts d'éloquence et de patriotisme furent dépensés en pure perte, et ces *résolutions* ne furent pas adoptées.

Depuis cette époque à venir jusqu'à 1857, l'entreprise ne paraît pas avoir fait beaucoup de progrès. Le Grand-Tronc avait absorbé complètement l'attention des gouvernements et ses travaux étaient poussés avec la plus grande activité.

En 1857, un homme d'énergie, un grand citoyen, une de ces natures qui laissent à tout ce qu'elles touchent l'empreinte de leur volonté de fer, l'honorable J. E. Turcotte revenait devant la chambre plaider la cause du nord du St-Laurent. La

tâche eût paru décourageante pour tout autre homme, mais pour lui les obstacles n'étaient qu'un nouvel aliment à son indomptable détermination. Malgré les efforts des députés du Haut-Canada, malgré les appels violents faits au fanatisme par George Brown, qui se révélait déjà comme l'ennemi le plus acharné de tout ce qui était bas-canadien, M. Turcotte réussit, grâce à l'appui que lui apporta alors ce vieil ami de notre province, Sir John A. MacDonald, procureur-général à cette époque, à faire octroyer, 1,500,000 acres de terre au chemin de fer du St-Maurice, mieux connu sous le nom de Chemin de fer des Piles."

A propos de cette subvention, je ne puis laisser passer sans la rectifier une assertion faite, cette après-midi, par l'honorable député de Mégantic. L'honorable député, voulant appuyer la motion du député de St-Hyacinthe, nous a laissé entendre que le gouvernement avait tort d'inclure dans son projet la construction du chemin des Piles, en nous disant que l'ancienne subvention que ce chemin réclamait comme sienne, n'avait été accordée de fait qu'au chemin de la rive nord. Cette prétention a été soutenue avec succès en 1869, lorsque je plaidais devant cette chambre les droits de la compagnie du chemin des Piles. Je ne regrette pas, du reste, que la compagnie de la rive nord ait réussi à convaincre alors cette chambre que cette subvention lui appartenait, parce que la réclamation qu'elle faisait valoir sur ces terres a été la cause de la réorganisation de la compagnie. Il n'en est pas moins vrai que, lors de la discussion de cette même question en 1857, le procureur-général, l'honorable John A. MacDonald, disait—je cite textuellement le compte rendu des débats :

" Supposons que le Chemin de fer du nord ne soit pas fait du tout, le gouvernement désirant encourager l'émigration sur ses terres, il est évident alors qu'on ne peut trouver de meilleur moyen que le projet actuel pour induire les capitalistes à investir leurs capitaux dans cette entreprise ; et si, par cet encouragement, ils peuvent être induits à s'y engager, alors on verra que l'octroi de ces terres ne sera qu'une légère considération pour la province."

Il me semble que cette interprétation donnée à la loi par le

Procureur-général de l'époque suffit pour enlever tout doute sur la question.

Les efforts que la ville de Québec fit, après 1857, pour ressusciter le projet du chemin de la rive nord sont assez connus pour qu'il me suffise de dire qu'ils ne furent pas couronnés de succès.

Le découragement semblait s'être emparé de tout le monde, quand la session de la législature provinciale en 1869, vint réveiller l'ancienne activité québecquoise, refroidie depuis plus de dix ans, et la charte du chemin de la rive nord prit alors place dans nos statuts.

En me reportant, M. l'Orateur, vers cette époque qui nous semble déjà si lointaine, je ne puis m'empêcher de faire un rapprochement entre les origines et les résultats de presque toutes les grandes entreprises. A celles-ci les commencements modestes, l'enfance laborieuse, le travail lent et pénible où fermente déjà la sève de la grandeur future. Les deux immenses voies ferrées que dix millions suffiront à peine à construire, ont commencé, l'une par ce petit chemin des Piles, l'autre par le modeste chemin à lisses de bois de St-Jérôme. Ce dernier est encore, sans qu'on s'en doute, inscrit dans nos statuts provinciaux comme le tronc principal dont une des branches n'est autre chose que le chemin de Montréal, Ottawa et Occidental, destiné par sa charte à s'étendre jusqu'aux terres de la baie Georgienne. Qui aurait cru que le chemin de Montréal à St-Jérôme aurait porté la première locomotive qui traînerait à sa suite l'immense convoi destiné au commerce de l'ouest, et, qui sait ? plus tard rapporterait des rives du Pacifique les produits de la Chine et des Indes.

J'en étais à dire que le chemin de la rive nord avait été ressuscité de ses cendres par la législation de cette province en 1869. Depuis cette époque les gouvernements qui se sont succédés se sont fait un devoir d'encourager cette entreprise de la manière la plus efficace possible ; et cependant, étrange fatalité ! chaque année voyait surgir des difficultés nouvelles qui en empêchaient l'exécution. Sous la dernière administration on tentait un suprême effort qui devait, suivant toute apparence, assurer la réalisation de ce grand projet. Immense dotation, sous forme de donation de terres publiques, subsides princiers en argent, souscriptions royales des deux capitales politique et

commerciale de la province, don généreux des municipalités rurales qu'il devait parcourir ; tout assurait au chemin de la rive nord du St-Laurent et de l'Ottawa la voie la plus facile vers le marché monétaire. Des hommes puissants et expérimentés s'étaient emparés de l'entreprise en y mettant une large part de leurs capitaux. Les pessimistes eux-mêmes croyaient au succès prochain de cette œuvre nationale. En effet, qui aurait pu douter de sa réussite ? Quel tracé plus favorable à un chemin de fer que celui offert par la rive nord, passant par un pays largement peuplé ? Il n'a pas à craindre la compétition des lignes américaines qui ont fait tant de mal au Grand Tronc.

Il est destiné non-seulement à développer les ressources qu'offrent les trois cents lieues carrées de territoire dont il est le débouché, mais encore il est la voie la plus courte du grand commerce de l'ouest qu'il fait passer dans le cœur de la province dont il est la grande artère. Tout le monde applaudit à cette sage politique qui fait bénéficier tous les citoyens de cette grande amélioration. Les centres commerciaux cherchent sans cesse à se rapprocher par la voie la plus courte, et c'est pour cela que l'on voit nombre de lignes américaines se faire une compétition ruineuse. Ce danger n'est pas à craindre dans le nord ; tous les intérêts qui s'y créeront convergeront toujours vers Québec, Trois-Rivières, Montréal, et Ottawa, et le Grand Tronc du nord sera l'artère sans rivale qui unira tous ces intérêts aux centres commerciaux de l'Ouest, de l'Atlantique et des états de la Nouvelle-Angleterre ; il les fera refluer à l'intérieur par des branches qui couvriront le pays du nord au sud. Cette vaste région des Laurentides ne possède-t-elle pas des forêts inépuisables, d'immenses terres propres à la culture et pouvant nourrir et enrichir des millions de population ?

Tel était le superbe prospectus qu'offraient aux capitalistes étrangers les deux compagnies du chemin de la rive nord et du Montréal, Ottawa et Occidental, après la législation généreuse de 1874.

Cependant une voix se fait entendre de l'autre côté de l'océan. Cette voix a déjà eu un malheureux écho sur le marché monétaire anglais ; elle a empêché par des mensonges et des calomnies, des millions de se répandre dans la Puissance du Canada pour en développer les ressources. Cette voix est celle qui a tué en

Europe ce grand projet du Pacifique, qui devait être dans la pensée de nos hommes d'Etat, le couronnement glorieux de la confédération, projet aussi hardi que gigantesque qui devait relier les deux océans et entasser sur nos rives d'énormes capitaux étrangers. C'est le Grand-Tronc qui se lève et crie à ceux qui l'ont nourri et l'ont aidé à grandir :

—Vous n'irez pas plus loin ; vous bâtirez vos chemins de fer quand nous jugerons à propos de vous le permettre !

Aussi perfide qu'audacieux, il fait entendre de longs gémissements sur l'état désastreux dans lequel il se dit plongé, et qu'il attribue effrontément à notre pays.

" Je n'ai pas réussi, dit-il, et pourtant je suis le Grand-Tronc du Canada ! Que deviendront donc ces routes, qu'une population imprévoyante veut ouvrir sur un territoire pauvre et dépeuplé ? "

C'est en vain qu'on leur répond : Consolez-vous et détrompez-vous ; ne pleurez pas sur nous, gens du Grand-Tronc, mais bien sur vous-mêmes et sur les extravagances de votre fastueux bureau londonnien. Détrompez-vous ; car le territoire que notre ligne du nord est appelé à desservir renferme une population bien plus dense que la moyenne de celle qui se trouve parsemée sur le parcours de votre ligne.

Les protestations, les preuves les plus évidentes, les exposés les plus convaincants sont impuissants contre la force délétère de la calomnie. Les capitalistes, effrayés et trompés, ferment silencieusement leurs comptoirs, en balbutiant des excuses pour le refus qu'ils opposent aux offres, pourtant si avantageuses, que leur font les agents de nos compagnies canadiennes. M. Potter triomphe ; il croit l'œuvre bas canadienne écrasée pour jamais, tant il est difficile de faire reprendre à une entreprise qui subit un échec, la route qui mène vers le temple de la finance anglaise.

Pourtant vous vous trompiez, M. Potter, quand vous savouriez les délices que vous causait le succès de vos manœuvres machiavéliques. Vous comptiez sans la force de volonté d'une province qui devait s'imposer à l'action du gouvernement qui la régit.

Nous étions en pleine effervescence électorale quand la nouvelle de l'insuccès des emprunts de nos chemins de fer, sur le

marché anglais, nous arriva. Sans acception de parti, sans jalousie de localité, la volonté populaire se manifesta sur tous les points. Les candidats élus furent chargés de transmettre au parlement provincial l'expression de cette volonté. La presse toute entière, la presse libérale surtout, elle d'ordinaire si jalouse du monopole gouvernemental, n'eut qu'une voix pour demander au ministère de se charger de cette entreprise que les compagnies particulières n'auraient pu maintenir à flot sur le marché anglais. Pourquoi faut-il que les dissensions politiques fassent entendre aujourd'hui leurs voix discordantes après un concours aussi unanime ?

Le gouvernement ne perdit pas un moment, et aussitôt la tranquillité politique rétablie à la fin des luttes électorales, il se mit à l'œuvre pour faire revivre ces grandes entreprises brisées par le choc qu'elles avaient subi à Londres. La politique générale du gouvernement sur cette question ne fut un secret pour personne ; tous purent mesurer alors l'étendue des sacrifices que la province devait nécessairement s'imposer pour mener à bonne fin ces grandes entreprises. L'étendue de nos ressources provinciales était connue de tous ; le coût de l'entreprise pouvait être facilement calculé ; et cependant la presse libérale, à part d'insignifiantes questions de détail, ne trouva rien à redire et à suggérer dans le plan que préparait le gouvernement de se substituer aux compagnies privées pour la construction de ce chemin. On ne s'effrayait pas alors du déficit que cela pouvait causer dans notre budget provincial ; on ne criait pas davantage à la taxe directe ; on ne s'apitoyait pas sur l'injustice commise à l'égard des lignes de chemins de fer du sud du St-Laurent. Dans le premier enthousiasme d'une grande pensée nationale, on disait franchement et hautement ce que pensait l'âme, ce que le cœur ressentait.

Les combinaisons politiques, les jalousies du pouvoir n'avaient pas encore dit leur mot. Le Grand-Tronc n'avait pas encore soufflé la division parmi nous. On ne nous effrayait pas alors du fantôme du *veto* fédéral pour l'inconstitutionalité d'une telle mesure. On n'avait pas soulevé la cupidité des comtés du sud, en leur faisant la comparaison, toujours odieuse, de la proportion du subside provincial que nécessiterait cette entreprise.

Le vieux Québec s'exaltait en pensant que son œuvre de pré-

dilection allait enfin se réaliser sous la main vigoureuse du gouvernement provincial. Plus de divisions, plus de chicanes, plus de jalousies locales dans la vieille cité ! Elle tendait une main sympathique à sa riche voisine Montréal, lui promettant un concours fidèle et chaleureux. Cette offre d'alliance, nous gens de Montréal, nous l'avons acceptée franchement et sans la moindre arrière pensée. Nous avons abdiqué l'ambition légitime que nous aurions pu avoir de construire nous-mêmes, avec un peu d'aide du gouvernement, notre route commerciale jusqu'à Ottawa. Pour ne pas gêner le ministère, et lui laisser l'avantage d'une politique uniforme pour les deux chemins, nous lui avons fait volontairement et généreusement l'abandon de tous les bénéfices d'une entreprise pour laquelle nous avions fait de si rudes sacrifices pendant six années. Nous sommes prêts à tenir notre part de cet engagement, et nous avons le droit de vous demander de le respecter de votre côté. Nous croyons sincèrement qu'il n'est pas un citoyen de Québec qui ne serait disposé à mettre de côté ses affections politiques, ses sentiments de parti, pour assurer le succès de l'entreprise. Je n'hésite pas à dire que je n'ai pas cru un seul instant qu'aucun des honorables députés qui représentent Québec dans cette enceinte parlementaire, faillirait à son devoir dans cette occasion solennelle, qui ne se représentera peut-être jamais pour la fortune de leur capitale. Si malheureusement je me trompais ; si, par hasard, le chemin tortueux de la politique avait conduit jusqu'à leur esprit une pensée malheureuse de dissension en cet instant suprême, qu'ils veuillent bien se rappeler les nobles paroles et les sentiments patriotiques que j'évoquais, il y a un instant, de l'histoire du passé. Qu'ils se rappellent surtout qu'à une époque néfaste de nos annales parlementaires, les jalousies de sections, l'esprit de coterie politique, ont privé pour jamais Québec du siège du gouvernement général, de ce titre de capitale du Canada, auquel l'histoire, les ressources stratégiques, les beautés de la nature et les avantages commerciaux lui donnaient tant de droits. On a jalousé Montréal, il faut bien le dire, à cause de son merveilleux progrès ; on a même crié à l'injustice et à l'empiètement sur les droits de Québec. Mais on n'a pu s'empêcher d'admirer cette activité fiévreuse et infatigable qui a fait de Montréal ce qu'il est aujourd'hui. Eh bien ! vous le savez peut-

être mieux que moi, mais laissez-moi vous le répéter : Montréal doit surtout son succès étonnant à sa libéralité et à l'abandon de toutes les mesquines jalousies de la politique, chaque fois qu'il s'est agi de l'avancement de ses grands intérêts matériels. Encore une fois, Montréal vous tend la main ; unis, nous serons forts et puissants, tandis que la division vous sera surtout fatale.

Laissez à d'autres la tâche stérile de chercher les défectuosités dans le projet que le gouvernement nous soumet. Il est toujours facile de trouver des fautes quand on veut trouver un prétexte pour accuser. Laissez le Grand-Tronc et ses agents nous menacer de leur colère, laquelle, si nous sommes unis, sera impuissante à nous fermer le marché anglais. Ne vous laissez pas influencer par les craintes exagérées de ces interprètes de la constitution qui viennent vous dire que nous marchons sur un terrain qui peut-être ne nous appartient pas. Comment ! notre province ne serait pas à nous ? Une compagnie jouissant d'un privilège fédéral qu'elle peut abandonner, de même qu'elle peut s'en servir, aurait déclaré par un acte solennel qu'elle ne pouvait et ne voulait exercer ce privilège, et notre gouvernement qui a la règle et l'administration suprême de notre territoire, n'aurait pas le droit de construire une route dans la même direction que celle qui vient d'être abandonnée par cette même compagnie fédérale ?

La constitution ne le veut pas, dit-on. Eh bien ! violons plutôt la constitution, s'il le faut, pour lui faire produire cette grande œuvre ! Est-ce que l'intérêt du public ne prime pas sur toute chose ? *Salus populi suprema lex esto !*

L'honorable député de St-Hyacinthe, en proposant l'amendedement qui est maintenant devant cette Chambre, s'est constitué le dénonciateur de la politique généreuse que le gouvernement s'est décidé à adopter à l'égard des chemins de fer. C'est la voix qui accuse.

C'était une tâche ingrate et pénible, et c'est peut-être pour cela que les honorables membres de la gauche l'ont choisi cette fois pour leur organe, j'allais dire pour leur chef. L'honorable député appartient essentiellement à cette branche de l'école libérale qui, depuis 1854, s'est servie avec acharnement du cri de "l'extravagance," de la "taxe directe" et de la "ruine," qui s'est opposée, à toutes les améliorations matérielles et politiques

poursuivies depuis cette époque. Pour cette école, point de trève point de merci pour les gouvernements qui croient que les grandes entreprises qui régénèrent un peuple, ne peuvent s'accomplir qu'aux dépens de grands sacrifices. Que de dupes n'a-t-on pas faites depuis vingt ans, avec cet épouvantail de la taxe dont on effrayait une population facile à tromper. Les temps sont changés, le peuple a compris, mais l'honorable député de St-Hyacinthe est resté fidèle aux traditions de son école, et l'on aurait pu voir dans son discours d'hier une production des diatribes populaires des élections de 1857.

L'honorable député a présenté une motion qui me paraît étrange. Il nous dit que la politique du gouvernement sur les chemins de fer, est de nature à mettre en péril la construction du Chemin de la rive nord, et, en même temps, qu'elle est injuste pour les chemins en construction sur la rive sud. Je comprends qu'il soit utile pour un chef d'opposition de mettre à profit toutes les craintes qui peuvent surgir dans l'esprit populaire, par l'énoncé d'une politique dont l'exécution doit être très dispendieuse, et d'exploiter toutes les susceptibilités que cette politique peut faire naître. Mais réunir dans une même proposition deux raisons aussi contradictoires, cela découvre trop son jeu. On sent, du reste, l'effort de ce rapprochement dans la rédaction même de la motion.

Comment, en effet, la proposition de construire tout le chemin de Québec au Portage-du-Fort, peut-elle mettre en danger la construction du chemin de Québec à Montréal, que les particuliers ont déclaré ne pouvoir terminer ? Ce que des particuliers ont entrepris sans succès ne peut-il pas être mené à bonne fin, si la province s'en charge ? N'est-ce pas, au moins, une tentative pour sortir cette entreprise du péril où elle se trouve aujourd'hui ? C'est bien là ce que dit tout le monde. Mais, pour l'honorable député de St-Hyacinthe, ce n'est pas ainsi ; le Chemin de fer du nord est en danger, à cause de la politique du gouvernement qui assume une trop forte dette pour bâtir ce chemin. En même temps, cette politique qu'il vient de qualifier de prodigue, est suivant lui, injuste pour le sud. Injuste, nous dit l'honorable député, parce qu'elle ne pourvoit pas aux besoins des compagnies de chemins de fer qui sont en souffrance dans les Cantons de l'est.

Singulière logique, qui craint que la charge ne soit trop lourde pour l'Etat, parce que le gouvernement construit le chemin du nord, et qui déplore qu'on n'ait pas ajouté, à cette charge déjà trop pesante, les frais de construction des chemins de fer des townships de l'est ! Mais, qu'importe la logique, si les craintes des uns, la jalousie des autres, rallient des partisans à la motion destinée à renverser l'administration. Il sera toujours temps, plus tard, de concilier ces propositions disparates et contradictoires.

Pour appuyer la première de ces propositions, l'honorable député nous a cité l'opinion d'un grand financier, Sir A. T. Galt. La Chambre a dû être surprise de voir l'autorité d'un ancien chef conservateur servir d'appui à une thèse libérale aussi avancée. Lors des débats sur la Confédération, l'ex-ministre des finances aurait dit à ceux qui redoutaient les dépenses que devait entraîner le fonctionnement des différents gouvernements provinciaux:

"La somme de $1,200,000 doit être suffisante pour rencontrer toutes les dépenses du gouvernement provincial de Québec; dépasser ce montant, serait tomber dans l'extravagance."

Tel est le sens absolu que l'honorable député prête aux paroles de Sir A. T. Galt. Mais il faudrait nier le progrès nécessaire de toutes nos institutions pour renfermer en d'aussi étroites limites les calculs de cet homme d'état. Sir A. T. Galt n'a pu parler ainsi. Le montant qu'il déterminait en cette occasion, ne pourrait s'appliquer qu'à la limite extrême du strict nécessaire pour le fonctionnement de nos institutions provinciales, et sans égard aux sources de revenus que nous pourrions nous créer plus tard. Il établissait aussi par ce chiffre le montant du subside fédéral qui devait nous être payé et que nous recevons actuellement. Vouloir circonscrire les budgets futurs de la province dans les limites de ces chiffres, serait nous condamner à l'immobilité.

L'honorable député s'est alarmé de l'accroissement de nos dépenses depuis 1867; il en a conclu que nous allions fatalement à la banqueroute. Le mot n'est pas plus juste qu'il n'est nouveau. Depuis vingt ans, la même prédiction se renouvelle et ne me paraît pas encore en voie de se réaliser. On sait que la mesure de la prospérité d'un état, ou d'une ville, se prouve souvent

par l'accroissement de son budget. Prenons Montréal par exemple. Celui qui, en 1867, aurait prédit que le revenu de la grande ville serait porté en 1875 à la somme énorme d'un $1,600, 000, celui-là aurait été traité de visionnaire et d'extravagant par des hommes d'affaires qui auraient jugé les choses comme le fait en ce moment l'honorable député de St-Hyacinthe. Montréal ne s'est pas appauvri, les moins enthousiastes disent même qu'il est plus prospère que jamais, bien que, dans cet intervalle de 1867 à 1875, il ait élevé son budget de $705,000 à $1,600,000.

Notre province a vu ses ressources augmenter depuis la Confédération, et nous ne voyons pas pourquoi cela ne continuerait pas. La seule méthode raisonnable pour déterminer le montant de nos dépenses doit être la limite que nous pouvons imposer aux taxes que le peuple doit s'attendre à supporter, s'il tient à avoir les grandes améliorations qui font la richesse publique. L'industrie, sous toutes ses formes, profite de ces améliorations et paie, pour les gains qu'elle y trouve, une redevance indirecte à l'Etat.

Calculons un moment le capital que représentent les impôts contenus dans les résolutions que nous avons adoptées et ceux que nous serons encore appelés à voter. On ne dira pas que ces taxes aient produit des soulèvements ; au contraire, ceux qui en sont chargés s'y soumettent de bonne grâce. L'augmentation des droits de licences sur la vente des spiritueux, nous donnera, j'en suis certain, un surcroît de revenu de $90,000. Les droits sur les ventes par enchère et les licences des encanteurs ne seraient pas portés à un chiffre élevé en les augmentant de $30,000 sur l'année dernière. Tout près de $10,000 additionnelles seront prélevées par l'impôt de 10 cts. sur chaque *exhibit* produit dans les cours. Plus de $35,000 nous proviendront des droits sur les assurances et $15,000 sur diverses sources nouvelles de revenu.

Nous sommes déjà arrivés à un capital de près de trois millions de piastres, ce qui est plus que suffisant pour équilibrer le budget de l'an prochain, en y comprenant l'emprunt nouveau que l'on devra faire cette année. Ajoutons à cela une imposition sur les institutions monétaires qui, plus que toutes autres, devront profiter du capital énorme que la construction des che-

mins de fer devra semer dans la province, et nous arrivons facilement à calmer les craintes des esprits les plus timides. L'augmentation de la richesse publique, par la circulation de ces immenses capitaux, devra nécessairement produire de nouvelles sources de revenus. N'est-il pas, du reste, constaté par toutes les statistiques du monde que l'on retrouve toujours, sous une forme ou sous une autre, l'argent investi dans ces grandes entreprises de chemins de fer, par le développement des ressources inexploitées, par le mouvement imprimé au commerce et aux manufactures, par la facilité donnée à l'écoulement des produits et par l'augmentation incalculable de la valeur des propriétés. Quelque soit l'impôt qu'un gouvernement prélève, il faut toujours que cet impôt soit une fraction quelconque du capital en circulation. Augmentez la circulation de ce capital, et vous augmentez nécessairement vos sources de revenus.

Maintenant, si ce nouveau capital est attiré ici à des conditions très avantageuses, le pays profitera nécessairement de la différence du taux de l'intérêt payé à l'étranger avec celui payé en moyenne dans la province.

Le crédit du gouvernement obtiendra sur les marchés étrangers de l'argent à quatre ou cinq par cent ; ce capital sera jeté ici dans la circulation, où il ne peut valoir moins de huit par cent pour les besoins du commerce et de l'industrie. Quelque soit le montant de la dette publique et des intérêts annuels, nous serons toujours sûrs que la population gagnera tous les ans la différence entre le taux d'intérêt payé à Londres et la valeur productive de cet argent utilisé dans le pays. Si un gouvernement pouvait placer judicieusement vingt millions dans les entreprises publiques, il paierait annuellement un million d'intérêt pour cet emprunt ; mais si la population retire 8 p. 100 de cette somme, elle pourrait facilement se soumettre à l'obligation de payer une nouvelle taxe et de faire encore un bénéfice de $600,000 par année.

C'est en temps de crise que cette vérité saute aux yeux, et je pense qu'il y aurait moins de misère cette année dans la province de Québec, si nous avions eu l'occasion de dépenser quelques millions en utiles améliorations publiques.

On nous parle de taxe directe et de dette publique comme si nous étions une exception dans le monde. Voudrait-on nous

faire croire que jamais état ne s'est risqué dans les entreprises de chemins de fer? Je ne voudrais pas fatiguer cette honorable Chambre par de longues statistiques, mais que l'honorable député de St-Hyacinthe me permette de lui soumettre quelques chiffres. Je choisirai mon premier exemple dans la république voisine dont l'honorable député est un des fervents admirateurs. Que voit-on là-bas ? Le Tennessee, avec une population, en 1870, de 1,258,000 âmes, avait une dette de chemins de fer de trente-un millions ; l'Alabama qui comptait la même année 976,000 âmes, payait pour ses chemins de fer l'intérêt d'une dette de treize millions de piastres ; le Massachusetts avec une population égale à la nôtre se chargeait volontiers de rencontrer l'échéance de $12,000,000, et la Georgie, habitée par 1,184,000 âmes, s'imposait pour maintenir ses voies ferrées une somme qui dépassait quatre millions. Les autres états ne demeuraient pas en arrière. Le Maryland avec ses 780,000 âmes payait pour le même but patriotique au-delà de $13,000,000 ; la Pensylvanie trente-cinq millions, pour une population de trois millions, et le Missouri $20,701,000 pour une population de 1,701,285.

Voyons maintenant si les états de l'Europe, plus sages, plus expérimentés, sont arriérés sous ce rapport. Je n'ai pu me procurer que les statistiques de 1869, et j'y vois que la dette des chemins de fer se comptait alors comme suit:

La Hollande, à raison de $12.75 cents par tête de sa population. La Belgique comptait pour $19.00 par tête ; l'Autriche, $29.15 ; la Russie, $30.00 ; et la France n'avait pas craint de porter sa capitation à $38.00, pour favoriser l'entretien de ses nombreuses et florissantes voies ferrées ; dette énorme, si vous le voulez, mais qui n'empêchera pas la nation qui l'avait contractée de payer quinze mois plus tard à l'Allemagne, une rançon de cinq milliards, sans craindre la banqueroute.

Y a-t-il à s'effrayer de l'augmentation de la dette publique, à raison de l'entreprise que notre gouvernement veut prendre sous ses charges ? Raisonnons franchement et regardons en face ces gros chiffres que l'honorable député de St-Hyacinthe nous présente comme un épouvantail :

Coût des chemins de Québec à Montréal, de Montréal
à Aylmer et d'Aylmer au Portage du Fort..........$9,800,000

Il faut déduire de cette somme les octrois dont le trésor se trouve déjà grevé $2,600,000

Ce qui nous laisse une balance de $7,200,000
Les municipalités ont souscrit pour ces chemins......$2,400,000
Laissant à la charge de la Province........................$4,800,000
Les commissaires auront le droit d'emprunter, en hypothéquant le chemin lui-même, sans grever la Province..$3,000,000

Il reste donc comme dette nouvelle.............. ....$1,800,000

Et pour compenser cette addition à la dette actuelle, la province recouvre la propriété de 2,727,000 acres de ses plus belles terres octroyées pour la construction de ces chemins. Ces terres ont été estimées par tous ceux qui en connaissent la valeur à trois piastres l'acre, et parmi ceux-là, je puis citer l'honorable John Young, dont le témoignage ne sera pas suspect aux honorables députés de la gauche.

Réduisons cette valeur à un tiers de l'estimation qu'on en a faite, et donnons à ces terres une valeur de $1.00 l'acre, la province se trouvera alors à rentrer en possession d'une valeur de plus du double de la dette dont elle aura surchargé son budget.

L'honorable député de St-Hyacinthe trouvera faute à mon calcul, en disant que l'emprunt de trois millions fait par les commissaires devrait s'ajouter à la dette de la province, qui, après tout, en sera responsable.

Qu'il veuille bien remarquer que je ne fais qu'indiquer la surcharge du budget au-delà de ce que nous sommes tenus de payer actuellement pour des chemins qui ne nous appartiendraient pas, si nous les eussions laissés aux compagnies. Les créanciers de cette hypothèque de trois millions deviendraient-ils les propriétaires de ces chemins, que la province n'aurait, après tout, avancé pour leur achèvement, que la somme mentionnée de $1,791,000 en reprenant les 2,727,000 acres de terre qu'elle avait concédés à ces compagnies. Voilà donc, en fin de compte, à quoi se réduit la subvention nouvelle que le gouvernement donne, de fait, aux chemins de la rive nord.

Que les honorables députés de cette Chambre, dont on a voulu exploiter la bonne foi, en les faisant passer pour victimes d'une

politique de favoritisme, veuillent se rassurer. Le gouvernement n'ajoute qu'une somme comparativement insignifiante à la dette publique pour construire sur la rive nord une grande voie ferrée qui sera la propriété de toute la province. C'est un chaînon du Pacifique, disions-nous. Si le commerce qu'il devra transporter répond dans l'avenir aux espérances des promoteurs du grand chemin inter-océanique, les bénéfices en seront répartis, sur toute la province indirectement. Si le gouvernement fédéral réalise les espérances que nous donnaient leurs amis de la gauche, au commencement de cette session, le subside que nous devrions attendre tomberait dans la caisse publique. Que ce chemin, le plus important anneau du Pacifique, entre l'ouest et l'Intercolonial, soit plus tard acheté ou loué par le gouvernement fédéral, le prix de cet achat ou le revenu de ce loyer bénéficiera autant au sud qu'au nord du St-Laurent. Ce n'est pas se faire illusion que de compter sur cette hypothèse. Sans ce chemin de la rive nord, le Pacifique canadien serait incomplet pour la Puissance, puisqu'il manquerait de relier par la voie la plus courte les grands centres Ottawa, Québec, et Montréal. Et si nous voulons porter plus loin nos regards ; dans l'éventualité, que nous ne désirons pas, mais qui pourrait arriver, d'une union plus compacte de la Confédération, les trois ou quatre millions de dotation à leurs chemins de fer resteraient la propriété des localités et des hommes entreprenants qui s'en seraient emparés, tandis que les sommes dépensées pour les chemins de fer de la rive nord rentreraient dans les coffres du trésor général de la Puissance.

Malgré cela, cependant, je dois avouer sincèrement que j'aurais voulu voir le gouvernement venir en aide aux compagnies de chemin de fer que l'esprit d'entreprise de nos amis des Cantons de l'est a fait surgir de partout. Je rejette loin de moi les idées mesquines de localités, lorsqu'il s'agit d'entreprises publiques. Des considérations plus élevées doivent animer l'esprit du législateur.

Je ne voudrais pas plus accuser de favoritisme les gouvernements qui, depuis vingt-cinq ans, ont fait peser sur les populations du nord du fleuve la dette de vingt millions contractée pour la construction du Grand-Tronc, qui a créé les Cantons de l'est, que je ne voudrais voir accuser le gouvernement actuel

de faire du favoritisme, en faveur des comtés de la rive nord avec la grande mesure dont il s'est chargé aujourd'hui. Je regrette de voir que le nouveau chef de l'opposition dans cette Chambre ait soulevé ces préjugés par sa motion. C'est un mouvement qui n'est pas à la hauteur du rôle qu'une opposition loyale est appelée à jouer en parlement. Les préjugés de localité se soulèvent déjà trop facilement d'eux-mêmes, sans qu'on vienne leur donner les passions politiques comme aliment. Malheureusement, le mal est déjà fait, et il faut s'en défendre. Dans la presse et dans cette Chambre, on a entendu des plaintes; on a fait des comparaisons qu'on veut rendre odieuses aux yeux des populations des Cantons de l'est. Les honorables députés de Dorchester et de Compton ont répondu à l'appel du député de St-Hyacinthe. Ils se sont plaints amèrement qu'on oubliait leurs comtés dans la répartition des octrois publics. Encore une fois, je n'aime pas ces calculs étroits de localités : pourtant, comptons donc ensemble, puisqu'il le faut.

En soustrayant des $9,800,000 que coûteront les chemins de la rive nord, le montant des bonus municipaux, soit $2,409,000, et les $3,000,000 que l'on empruntera sur ces chemins, il reste une somme de $1,391,000 (sans compter les subventions en terres que la Province reprend) à diviser entre les vingt-cinq comtés du nord, ce qui leur donne à chacun une part d'à peu près $175,000.

Je ne veux pas mettre en ligne de compte les $8,000,000 que les Cantons de l'est et les comtés de la rive sud ont reçue pour leur part, par la construction du Grand-Tronc, ce que pourtant, nous, gens du nord, nous pourrions opposer à leurs prétentions. Je ne parlerai que de la subvention provinciale. Les comtés de Lévis, de Dorchester, de Beauce, de Mégantic et de Compton qui se plaignent le plus, sont traversés par trois chemins qui reçoivent ensemble un subside de $1,080,000 ; le Lévis et Kennébec $360,000, le Québec central $400,000 et l'International $320,000. Cela donne pour chacun de ces cinq comtés la jolie somme de $216,000 ! Et ce montant leur est donné en pur don, sans que la Province n'y puisse rien prétendre, tandis que les $176,000 de chacun des comtés du nord sont dépensées pour un chemin qui devient la Propriété de la province.

Continuons un peu cette comparaison, et voyons si l'hono-

rable chef de l'opposition avait bien compté, en soulevant les préjugés du sud. S'il veut que l'on divise le revenu de la Province par sections territoriales, pourquoi, par le même principe, ne pas prendre pour base la proportion du revenu que fournit chaque section ? Les rives nord du St-Laurent et de l'Ottawa donnent un revenu pour les terres et les bois de $482,292 ; le sud contribue à ce revenu pour une somme de $84,000. Et qu'on n'aille pas dire que c'est la forêt qui donne ce revenu, car je répondrai à cela que c'est elle qui le produit et que c'est le marchand d'Ottawa, de Montréal, de Trois-Rivières et de Québec, qui le paye. Le revenu nouveau qui nous permettra de payer l'augmentation de notre dette, cette année, proviendra surtout des licences. Cette source de revenu se partageait, l'an dernier, comme suit : le nord payait au Trésor $142,601, tandis que la quote-part du sud n'était que de $25,592.

Encore une fois, M. l'Orateur, où sont les maltraités ?

Veut-on maintenant que l'on compte d'après la population ? Celle des comtés du nord n'excède-t-elle pas la population du sud d'au-delà d'un dixième ? Et si l'on me dit que les grandes villes de Montréal et de Québec forment une large proportion de cette population, je répondrai qu'elles ont bien droit de plaider pour les comtés du nord dans la cause que nous discutons, puisque chacune d'elle s'est généreusement imposé une charge d'un million de piastres pour aider à l'Etat, dans cette grande entreprise.

Mais pourquoi ces calculs ? Y-a-t-il quelqu'un dans cette Chambre qui n'ait pas de sympathies pour la position dans laquelle se trouvent placées les compagnies des chemins de fer du sud ? Pour ma part, M. l'Orateur, je voudrais que le gouvernement pût leur venir en aide, et je pourrais même ajouter que je ne suis pas le moins intéressé au succès de ces entreprises. Mais au moment où le gouvernement vient nous dire franchement que la limite de nos ressources est atteinte par la construction du grand chemin de fer provincial, je crois qu'il est du devoir de tout bon patriote de respecter cette déclaration. " Songeons, comme le disait si bien l'honorable député de Charlevoix, que notre comté est dans la Province et non pas la Province dans notre comté." Ne faisons pas de ce beau St-Laurent une ligne de démarcation entre deux partis acharnés

l'un contre l'autre ; mais qu'il reste plutôt, selon les décrets de la Providence, un lien puissant entre les populations de ces deux rives, que leurs intérêts viennent s'y confondre et leurs dissensions s'y éteindre et s'y noyer à jamais.

Les fortes populations des Cantons de l'est se sont développées avec une rapidité étonnante tout le long de la frontière américaine. Leur loyauté proverbiale a fait d'elles un rempart imprenable contre les empiétements de l'américanisme, et elles ont trop de vitalité, pour que la crise passagère dont elles souffrent aujourd'hui, puisse leur faire craindre la ruine. L'activité de leur commerce a déjà couvert ces contrées de tout un réseau de chemins de fer. Ces entreprises peuvent être gênées momentanément, mais le succès de leur avenir n'en est pas moins certain.

S'il est une ligne, entre toutes, que j'aurais voulu voir cette année profiter encore de la libéralité du gouvernement, c'est bien celle de Lévis et Kennébec. Mais pour elle aussi le succès certain ne peut être mis en doute ; ce n'est qu'une question de temps très rapproché.

J'entendais, vendredi, le gouvernement nous dire que le courant du commerce de l'ouest une fois entraîné sur la voie de notre Grand-Tronc du nord, se creuserait un lit lui-même, un débouché là où la pente des affaires l'attirerait, et qu'un avenir assez rapproché verrait des modifications considérables dans la position de certains chemins comptés aujourd'hui comme routes d'un intérêt secondaire.

Pour celui qui veut se faire l'observateur un peu attentif des événements que la nature des lieux et la force même des choses devront déterminer, il n'est pas difficile de pénétrer le voile dont l'honorable Solliciteur-général n'a voulu discrètement soulever qu'un coin.

En dépit des efforts que l'on fait pour résoudre le problème de la navigation d'hiver dans le St-Laurent, il n'y a pas à se cacher que, pendant six mois de l'année, Québec est fermé au commerce comme port de mer. Pendant cette longue période de temps, croit-on que le commerce restera engourdi comme nos champs sous les neiges ? Ne sait-on pas au contraire que pendant la saison de l'hiver les inépuisables greniers de l'ouest continuent à se vider pour aller alimenter les marchés euro-

péens ? Que l'on consulte les rapports journaliers des trains qui traversent le pont Victoria dans cette saison, et on verra que les lisses ont peine à se refroidir du passage d'un train à celui d'un autre Je ne crois rien hasarder en affirmant que le surcroît de fret que le chemin de Montréal à Ottawa seul amènera à Montréal rendra cette voie du pont Victoria où malheureusement deux trains ne peuvent se rencontrer, rendra, dis-je, cette voie insuffisante pour l'activité du commerce.

Que sera-ce donc quand le commerce de la capitale aura doublé par la construction des lignes qui la mettront en communication plus directe avec l'ouest d'Ontario et des Etats-Unis ? Que sera-ce quand le Canada Central ou la partie subventionnée du Pacifique déversera, dans le grand chemin provincial qui nous occupe, les flots du commerce que le Pacifique nord américain lui-même jettera sur cette voie ? Je ne parle que d'un avenir très rapproché : les chiffres seraient décuplés avec la perspective du Pacifique canadien. Quand la route du St-Laurent lui sera fermée à Montréal et à Québec le commerce se cherchera naturellement un chemin vers l'Océan, et où le trouvera-t-il ? A Montréal comme à Québec, le Grand-Tronc s'offre au trafic avec ses deux voies de Portland et de la Rivière-du-Loup. Le sentiment de son intérêt, l'attrait des bénéfices l'emporteraient-ils, dans le jugement de cette puissante compagnie, sur l'esprit d'antagonisme violent qu'elle manifeste actuellement vis-à-vis notre entreprise provinciale ? Nous n'en savons rien, mais il nous faut à tout événement, être préparés pour les éventualités les plus adverses Aussi ce n'est pas sans une vive satisfaction que nous voyons l'organisation d'une compagnie vigoureuse qui promet d'empêcher un monopole qui pourrait devenir désastreux pour notre chemin provincial. Les avantages que le gouvernement offre par sa mesure à la compagnie de Montréal, Boston et Portland et au South Eastern nous sauvent de ce danger.

A Québec, nous nous trouvons encore à la merci du Grand-Tronc, si nous n'avons pas une protection comme celle dont je viens de parler pour Montréal. Il est vrai que le gouvernement du Canada, en prévision de la construction de l'Intercolonial, s'est réservé dans la charte qu'il a octroyée au Grand Tronc, ou dans un acte subséquent, le privilège de transit, "*the running*

contract" sur cette partie du chemin qui s'étend de la Pointe-Lévis à la Rivière-du-Loup. L'achèvement prochain de la ligne entière de l'Intercolonial, de la Rivière-du-Loup à St-Jean et Halifax, devra forcer le gouvernement fédéral à demander l'exercice de ce privilège si l'on veut que l'Intercolonial profite un peu du trafic que les voies de communications autres que le Grand Tronc apportent à Québec. Le commissaire actuel de l'Intercolonial devra mettre autant de zèle à réclamer ce privilège que le président de la compagnie, M. Potter, mettra bien sûrement d'ardeur à le refuser si cela doit contrecarrer les vues de son ancien employé, devenu depuis quelque temps son plus violent détracteur.

Mais, en admettant que ce point litigieux soit réglé dans le sens des intérêts fédéraux contre le mauvais vouloir possible du Grand-Tronc, il reste deux objections capitales à cette voie de l'Intercolonial pour le commerce que l'ouest nous enverrait par le chemin de la rive nord ; la distance du transit, augmentant le coût du transport à l'Océan, et la difficulté du service de cette route pendant l'hiver. A part les besoins du commerce des provinces maritimes avec Québec et Ontario, le gros du commerce destiné à la navigation océanique, qui partirait de Québec, trouverait une route plus économique, en rebroussant chemin jusqu'à Richmond, pour prendre la voie de Portland ou de Boston, qu'en prenant le chemin de l'Intercolonial ; et encore faudrait-il subir les conditions du Grand-Tronc qui refuse actuellement tout arrangement de transport avec les lignes américaines au sud de Sherbrooke.

Mais en supposant que la voie de l'Intercolonial ne serait pas plus coûteuse, serait-elle sûre et expéditive pour le commerce pendant les rudes mois de l'hiver? J'en doute fort, si l'on peut en juger par ce qui s'est produit chaque hiver sur la route, à l'est de la Pointe Lévis et sur les sections de l'Intercolonial, ouvertes l'hiver dernier. Où va donc se porter le courant du commerce pendant ces six mois de blocus ? Le cri strident d'une locomotive se fait entendre sur les hauteurs de Lévis. Est-ce un de ces trains immenses et lourds que le Grand-Tronc nous amène chaque matin de Portland, de Montréal et de l'Ouest ? Non ; sa voix est plus vive et dénote une allure plus dégagée. Il y a de la jeunesse, de la vivacité, de l'espérance dans ce cri

joyeux qui vous appelle sur ce cap élevé. Montez vite, car l'heure du départ a sonné; et l'engin s'agite frémissant.—*All aboard*! Nous voilà lancés à toute vapeur dans une route qui traverse les comtés les plus riches de notre province. Maisons, clochers, rivières, tout fuit derrière nous; les bois commencent à s'épaissir, l'horizon se rembrunit, et vous apercevez devant vous la trace régulière d'une route dont vous vous demandez l'issue. Jetez les yeux sur la carte de Québec, 135 milles plus près de Halifax, 65 milles épargnés sur la route de Québec à Portland ; une révolution complète dans le transport du commerce à l'Océan ; les terres les mieux boisées de la Province ouvertes à une exploitation féconde ; la colonisation appelant des milliers de bras au travail et à la richesse; l'industrie, sous toutes ses formes, créée, développée et rendue florissante dans une des plus vastes et des plus belles vallées du pays ; voilà en trois mots l'histoire du présent et l'histoire de l'avenir du chemin de Lévis à Kennébec ; entreprise nationale, s'il en fut une ; entreprise destinée à grandir, vigoureuse et belle, comme tout ce qui prend racine dans la foi et le sacrifice.

En parlant de cette entreprise, je ne puis m'empêcher de rendre hommage à celui qui, à force de persévérance, de travail, de fatigues, d'efforts inouis, inconnus de tous excepté du petit nombre de ceux qui ont pu le voir à l'œuvre, et cela presque sans ressources lorsque d'autres avaient des millions, à celui, dis je, qui, à peine aidé par une population qui n'a pas encore eu le temps d'apprendre la grandeur du bienfait dont on la dotait, a pu donner un tel essor à une œuvre qui promet tant.

J'entends dire que ce témoignage est bien stérile, s'il ne se traduit par une action généreuse envers l'œuvre elle-même. Si le chemin de Lévis et Kennébec est aussi important, aussi nécessaire, aussi national, pourquoi, me dira-t-on, ne pas le doter royalement comme la grande route provinciale dont il doit être la continuation.

Je l'ai déjà dit, je regrette que le gouvernement ne se trouve pas en mesure de venir en aide à ces chemins. Il n'y a pas cependant à se plaindre; Ontario, dont on vante la libéralité en ce sens, n'a pas doté aussi généreusement les compagnies de chemins de fer.

Mais s'il est une compagnie qui doit profiter de la construction du Chemin de la rive nord, c'est bien celle du Lévis et Kennébec ; et les capitalistes anglais qui l'ont protégée jusqu'à aujourd'hui seraient bien aveugles, s'ils l'abandonnaient à la veille du jour où elle deviendra importante et rémunérative. La bonne volonté du gouvernement à son égard doit être une garantie de ses bonnes dispositions à l'avenir, et cela vaut bien quelque chose pour les hommes d'affaires qui calculent et voient de loin.

Je sais, M. l'Orateur, que j'ai déjà trop abusé de l'indulgence de cette Chambre ; pourtant, je ne voudrais pas reprendre mon siège avant d'avoir dit un mot de la position agressive que le Grand-Tronc a cru devoir prendre vis-à-vis le gouvernement de cette province.

La politique comme la guerre opère parfois d'étranges rapprochements. Qui se serait douté que le Grand-Tronc, cette bête noire des luttes électorales de 1857, 1861 et 1863, serait aujourd'hui l'objet des égards de ces farouches libéraux qui furent si longtemps ses adversaires et ses détracteurs ?

A commencer par les honorables députés de Lotbinière, de St-Hyacinthe et de St-Jean, pas un n'a manqué à l'appel que faisait le Grand-Tronc à tous les adversaires du Chemin de la rive nord. Je me rappelle pourtant — j'en étais alors à mes premières années politiques —avoir entendu, dans les environs de St-Hyacinthe, les amis de l'honorable député de ce comté fulminer les plus terribles anathèmes contre cet " ennemi du Bas-Canada ", la compagnie du Grand-Tronc. Nous qui disions que cette voie ferrée, toute coûteuse qu'elle était, devait ouvrir et enrichir la plus belle partie du pays, nous passions alors pour des vendus et des corrupteurs. Comment se fait-il qu'une transition aussi subite se soit opérée dans l'esprit de ces hommes, et qu'ils protégent aussi ce qu'ils voulaient détruire alors ? Pour notre part, nous n'avons pas changé. Je croyais, à cette époque, que les chemins de fer seraient la richesse de notre pays ; je le crois encore. Malgré ce qu'en disaient alors les honorables députés de St-Jean et de St-Hyacinthe, de petites villes ont surgi à la faveur des chemins de fer, sans lesquels la ville de St-Hyacinthe n'aurait pas l'honneur d'envoyer à l'Assem-

blée législative un homme pour qui le portefeuille de la finance ne paraît pas une ambition exagérée.

Ce serait répéter une chose que tout le monde connaît que de rappeler l'opposition systématique et anti-nationale faite par le parti libéral à tous les grands mouvements de progrès qui se sont accomplis depuis vingt ans. Tour à tour, le Grand-Tronc, la décentralisation judiciaire, la confédération, l'acquisition du Nord-Ouest, la construction du Pacifique, ont été l'objet de ses plus violentes attaques. A chacune de ces grandes étapes dans la marche de notre nation, le parti libéral a fait les prédictions les plus sinistres pour notre avenir; et cet avenir, devenu le présent, ne nous montre pas moins aujourd'hui un pays tout à fait prospère, avec un commerce des plus florissants, une marine qui tient la quatrième place parmi les grands états du monde, et un budget qui, sans fatiguer le pays, atteindra bientôt $25,000,000.

Nous parlions il y a un instant, M. l'Orateur, des menaces que nous a faites M. Potter. Pour ceux qui ont lu l'histoire de notre province, cette attitude du Grand-Tronc doit paraître bien étrange. Pour ma part, je ne crois pas me servir d'une expression trop forte en disant que c'est de l'ingratitude. Après nous avoir supplié, dans ce qu'elle appelait sa détresse, cette compagnie devenue puissante, grâce surtout à nos bontés, se montre tout à coup furieuse et menaçante. Sa conduite me remet en l'esprit cette fable du bon Lafontaine : "La lice et sa compagne". Après avoir raconté les égards que la lice avait eue pour celle de qui elle réclamait la possession du gîte qu'elle lui avait prêté, le fabuliste nous apprend que

> La lice cette fois montre les dents, et dit :
> Je suis prête à sortir avec toute ma bande
> Si vous pouvez nous mettre dehors :
> Les enfants étaient déjà forts.

N'est-ce pas là tout à fait l'attitude de la compagnie du Grand-Tronc sur le marché de Londres où les vingt-cinq millions, cadeau de notre province, lui ont fait une position redoutable dont elle se sert pour faire la guerre à notre crédit. Cette conduite déloyale ne nous donne-t-elle pas le droit de nous

repentir de notre libéralité et de nous appliquer la morale que le poète mettait à la fin de la fable que je viens de citer :

Ce qu'on donne aux méchants, toujours on le regrette.
Pour tirer d'eux ce qu'on leur prête,
Il faut que l'on en vienne aux coups ;
Il faut plaider, il faut combattre.
Laissez les prendre un pied chez vous,
Ils en auront bientôt pris quatre.

Dans sa requête qui ne serait que prétentieuse si elle n'était pas aussi menaçante, M. Potter accuse le gouvernement de notre province de manquer à la bonne foi en entreprenant la construction du Chemin de fer de la rive nord, dans lequel il entrevoit un rival formidable. "Le prospectus avec lequel on lança originairement cette entreprise sur le marché anglais, nous dit M. Potter, contenait une quasi garantie qu'aucune compétition ne serait à craindre pour cette ligne." M. Potter oublie que ce prospectus fut préparé en Angleterre par des directeurs anglais et sans l'approbation ni la connivence du gouvernement canadien. Peut-il sérieusement prétendre que ce prospectus puisse lier le gouvernement provincial à une distance de plus de vingt ans lorsque le pays a subi une transformation presque complète ? Une telle prétention est plus qu'exagérée : elle est insensée. Et depuis quand a-t-elle pris naissance ? Est-ce que le Grand-Tronc a fait aucune remontrance lorsque les chemins de la rive nord ont commencé à se constituer avec des chartes régulières dans notre province aussi bien qu'à la Chambre des communes ? Si cette grande question constitutionnelle de la bonne foi des traités avait valu quelque chose, pourquoi ne la faisait-il pas valoir par ses nombreux amis aux Communes du Canada, lorsqu'il venait demander un amendement à sa charte en même temps que le Montréal, Ottawa et Occidental se faisait incorporer par ce parlement ?

Non, M. Potter, vos grands airs ne sont pas de mise ici ; vos récriminations et vos fausses représentations ont pu tromper un moment le public toujours crédule des capitalistes intéressés, mais cela ne tiendra plus devant la sécurité qu'offrira aux banquiers anglais l'action énergique de notre législature. M. Potter voudrait éveiller la sympathie en calculant les sacrifices

énormes que le Grand-Tronc a faits. Il nous donne à entendre que le gouvernement fera la perte de plusieurs millions de louis par son action dans cette circonstance, lorsqu'il sait très bien que les trois quarts au moins du stock du Grand-Tronc actuellement sur le marché représentent des opérations ruineuses auxquelles le Canada et ses gouvernements ont été complètement étrangers. J'ai sous les yeux un ouvrage, *Eighty years progress*, qui contient d'intéressantes révélations à ce sujet. L'auteur d'un article sur les chemins de fer disait : "Le système d'après lequel le Grand-Tronc a été construit n'était ni honnête, ni raisonnable. On a procédé à l'inverse de ce qui se pratique dans les compagnies bien conduites. C'est en vain que des ponts tubulaires magnifiques et de belles stations en pierres de taille nous sont montrés comme des preuves de supériorité, quand ce qui est essentiel dans le chemin, la voie elle-même qui doit rapporter des bénéfices, est défectueuse au double point de vue du tracé et de sa construction."

L'auteur fait voir les erreurs grossières dans lesquelles on est tombé en construisant ce chemin et en l'administrant, erreurs qui furent souvent signalées en Canada où l'on est novice en fait de chemins de fer tandis qu'on les ignorait ou feignait de les ignorer en Angleterre, avec toute l'expérience que les hommes de ce pays devaient posséder en cette matière. Les salaires exhorbitants des officiers supérieurs, les dépenses absurdes des agents de la compagnie qui venaient en Canada avec un train de prince préparer des rapports fastueux sur l'état des affaires, ont plus fait pour amener la ruine de l'entreprise que toute la compétition ordinaire qu'on aurait pu lui susciter.

" Tous ceux qui veulent verser une larme sur les malheureux porteurs de bons anglais du Grand-Tronc, devraient en verser cinq pour ses créanciers canadiens," nous dit un homme dont l'opinion ne sera pas suspecte pour les députés de la gauche, M. T.-S. Brown. " Après avoir placé dans cette entreprise environ dix millions, ces actionnaires se sont trouvés tout à coup en possession d'une propriété valant plus de soixante-dix millions qu'ils ont réussi à faire mettre à l'abri de toutes procédures légales, à l'encontre de toutes les lois ordinaires du pays. On nous parle souvent des obligations morales de cette province envers la compagnie du Grand-Tronc. Nos obligations

morales ont été fidèlement et honorablement remplies. L'immoralité a été chez eux. Nous n'avons été coupables que d'une trop grande libéralité en nous rendant à tous les caprices de la compagnie que l'on a traité en enfant gâté. Si nous avions été plus sévères pour elle, nous l'aurions forcée à des habitudes d'économie qui lui auraient permis de se suffire à elle-même."

En remontant jusqu'à 1861, on trouve dans le rapport d'une commission nommée pour s'enquérir des affaires du Grand-Tronc, rapport signé par MM. Langton et J.-L. Grant, la censure la plus sévère de l'administration des affaires de cette compagnie relativement à la méthode qu'elle avait dès lors adoptée pour le transport en transit des produits de l'ouest. " La ligne de conduite de la compagnie à cet égard nous paraît, dit ce rapport, être tellement fautive et désastreuse aux intérêts du chemin que nous n'hésitons pas à la signaler après y avoir donné notre minutieuse attention... En convoitant le grand commerce de l'ouest qui grossit l'apparence du trafic et détourne son attention d'un commerce plus légitime et plus à sa portée, sans aucun profit correspondant, le Grand-Tronc a même essayé de battre les autres lignes par ses offres " ; et le rapport cite une foule de cas où les taux chargés par le Grand-Tronc pour le commerce venant de Détroit ou de Chicago pour se rendre à Boston, ne suffisaient pas à payer les frais de ses employés pour ce commerce.

Je n'ai pas été surpris de ces détails qui sont une censure si méritée. Je l'avais entendue déjà vingt fois dans la bouche de nos marchands qui se plaignaient de l'abandon complet que l'on faisait du trafic local par le trafic du transit qui ruinait la compagnie, tout en alléchant le marché monétaire à Londres par les grandes proportions du commerce de cette voie ferrée. Mon honorable ami le député de Montréal-centre me disait, aujourd'hui même, que ce n'était pas chose étonnante alors de payer plus cher pour transporter un quart de farine de Toronto à Montréal, que de Chicago à Montréal. Un marchand de Québec me disait avoir payé le taux de trente-cinq cents par cent livres pour des peaux crues de Chicago à Québec, tandis que le même fret, venant de Montréal, lui avait coûté quarante cents. Le louage de lignes américaines par le Grand-Tronc, pour faciliter ce commerce de transit, a encore été une des opé-

rations ruineuses qu'on retrouve à chaque pas dans l'histoire du Grand-Tronc.

Mais n'avons-nous pas eu dernièrement la meilleure autorité sur ce point : le témoignage d'un homme qui, plus que tout autre, devait connaître les vices du système. La lettre de l'ancien directeur de ce chemin, M. C. J. Brydges, publiée dans toute la presse en juillet dernier, a dû ouvrir les yeux des plus incrédules. Ne prouve-t-il pas, par des chiffres irréfutables, que les profits actuels du Grand-Tronc seraient plus que suffisants pour payer un intérêt raisonnable sur les capitaux légitimement dépensés dans cette entreprise.

Un dernier mot, M. l'Orateur, et je termine. Je demande pardon à cette honorable Chambre d'avoir si longtemps abusé de sa patience. J'ai besoin d'excuses et j'en trouve une que j'offre avec confiance ; c'est la conviction profonde et sincère qui m'anime en plaidant cette cause des chemins de fer, la cause par excellence de la province de Québec, en ce moment. Les premiers mots que j'ai prononcés dans cette enceinte l'ont été en faveur de cette question vitale de notre politique : j'ai toujours cru aux chemins de fer non seulement comme source de richesse matérielle pour un pays, mais aussi comme agents civilisateurs puissants.

“ La tendance civilisatrice de la locomotive, dit M. Keefer, dans son essai sur la *philosophie des chemins de fer*, est une des anomalies modernes qui, quelqu'inexplicable qu'elle puisse paraître à quelques-uns, est néanmoins si heureusement manifestée aux yeux de tous, qu'on ne doute pas plus de sa réalité que de l'action de la vapeur, quoique sa substance soit invisible et que ses voies secrètes soient inconnues à l'homme. La pauvreté, l'indifférence, le fanatisme ou la jalousie des croyances et des nationalités, les dissensions locales ou politiques, la démagogie, peuvent étouffer ou neutraliser l'influence des efforts les mieux intentionnés d'un système d'éducation, mais la puissance invisible qui a lutté avec succès contre les éléments matériels, surmontera sûrement les préjugés et la routine de l'esprit populaire. Elle ne demande aucune coopération, elle n'attend aucune saison favorable, mais avec une assiduité inquiète, bruyante, tonnante, elle tient éveillé un esprit avide de recherche et de comparaison. En même temps qu'elle satisfait

au besoin matériel, tout en aiguillonnant l'appât d'un gain légitime dans les masses, elle porte insciemment, mais irrésistiblement les citoyens à une union plus légitime avec leurs semblables."

Quel vaste champ que la Confédération, pour cette noble semence dont les fruits sont la transformation matérielle et morale d'un peuple. J'ai nommé la Confédération, M. l'Orateur; ce mot me suggère une des considérations les plus élevées qui doivent nous guider dans la politique que nous nous proposons d'adopter au sujet des chemins de fer.

Les hommes d'Etat qui nous ont donné la Confédération ont pourvu aux changements dans la représentation que l'accroissement de la population rendrait plus tard nécessaires. La rapidité du progrès dans l'augmentation de la population détermina en grande mesure la prépondérance future des provinces dans la Confédération. La vitalité des populations bas-canadiennes, l'immense étendue de notre territoire qui dépasse de beaucoup celui d'Ontario, la supériorité de notre position commerciale, avec notre navigation océanique intérieure, ont fait prédire à notre grand patriote bas-canadien, feu Sir George Etienne Cartier, qu'avant un demi siècle la province de Québec aurait la prépondérance dans la représentation nationale.

Nous devons tous avoir à cœur de réaliser cette prédiction. Notre orgueil national doit s'émouvoir lorsqu'il s'agit de trouver le moyen d'obtenir un résultat aussi glorieux pour nous. Les gouvernements sacrifient des millions pour se créer des comptoirs, établir des stations navales qui augmentent leur puissance et leur influence au milieu des nations. Le peuple bas-canadien reculerait-il devant le sacrifice que le gouvernement lui demande aujourd'hui, lorsque l'exécution des grands travaux qu'il projette peut lui assurer dans l'avenir, sinon la prépondérance absolue, du moins une influence considérable sur les destinées de la Puissance. L'économie mal entendue perd les peuples comme les individus.

N'allons pas tomber dans une erreur qui pourrait être irréparable pour nous. Au contraire, montrons-nous par notre esprit de progrès les émules de nos entreprenants voisins. Montrons-nous soucieux de notre avenir et préparons notre grandeur nationale.

Discours prononcé à l'assemblée de Ste-Croix, le 6 juin 1875.

C'est une tâche audacieuse que celle d'essayer de vous intéresser et vous plaire après l'harmonieuse mélodie que l'honorable député de Drummond et Arthabaska vient de vous faire entendre. M. Laurier a fait résonner les notes les plus suaves du clavecin oratoire, et tout le monde sait qu'il excelle dans cet art. Aussi n'essaierai-je pas d'entrer en lice avec lui pour lutter d'éloquence devant vous. Un motif plus sérieux m'appelle à lui répondre. Vous vous êtes réunis ici pour entendre une discussion tranquille, libre et franche sur les titres à la confiance publique que réclament en ce moment les deux partis politiques qui divisent aujourd'hui la province de Québec. Des faits, plutôt que des périodes irréprochables, voilà ce que vous demandez, voilà ce que je viens vous offrir.

Les élections générales de notre Province commenceront demain par la dissolution du deuxième parlement provincial et l'émission simultanée des brefs d'élection pour une nouvelle Chambre. La lutte doit se faire entre le gouvernement qui régit actuellement les affaires de la province de Québec et l'opposition qui dénonce ce gouvernement comme indigne de la confiance du peuple, opposition dont M. Joly est le chef à Québec et dont M. Laurier est un des alliés les plus puissants.

Au commencement de cette lutte électorale, M. Joly a cru devoir au nom du parti libéral dont il se déclare le chef dans la province de Québec, porter un défi solennel au chef du gouvernement, de venir défendre le parti conservateur et attaquer le parti libéral. Ce défi, si étrange qu'il paraisse avec nos mœurs constitutionnelles, qu'on le croirait dater d'un autre âge, a été courtoisement accepté par M. de Boucherville, et depuis cinq heures bientôt, vous avez été témoins des coups que, de part et d'autre, l'on s'est portés.

Je ne puis m'empêcher, tout d'abord, d'attirer votre atten-

tion sur ce que j'ai considéré comme un manque de courtoisie politique impardonnable pour un chef de parti. En appelant l'honorable M. de Boucherville en champ clos, M. Joly l'a considéré comme le chef du parti conservateur dans la province de Québec; il n'a pas droit de le traiter autrement. Sans cela son défi n'aurait été que ridicule. Je n'ai donc pas été peu surpris en entendant, tout à l'heure, M. Joly vous dire qu'il approuvait le programme politique de son adversaire, ou du moins qu'il ne trouvait rien à redire, mais que, pour lui, M. de Boucherville n'était pas le chef du parti conservateur de la province de Québec; que son gouvernement n'était pas l'expression des idées et de la volonté de ce parti, mais que le premier-ministre et ses collègues étaient là, tenant la "place chaude" pour les membres du cabinet Ouimet qui n'attendaient que le moment opportun pour s'y réinstaller. Pour un défi aussi chevaleresque, je dois avouer que cette entrée en lutte est peu loyale.

C'est comme chef du gouvernement et du parti conservateur que M. Joly a défié M. de Boucherville; c'est comme tel qu'il doit l'attaquer. Il n'a pas le droit de passer outre et de l'ignorer, pour aller porter ses coups sur des adversaires qui n'ont plus la responsabilité de la direction de leur parti. Ce n'est pas nous, du cabinet Ouimet, que le chef de l'opposition a provoqués; c'est le chef du ministère actuel, c'est à lui, à son programme, et aux garanties politiques qu'il offre à notre province, qu'il devait s'attaquer.

Je ne puis remercier M. Joly de l'honneur qu'il veut bien nous faire de nous considérer encore comme les chefs du parti conservateur. En cédant les rênes du pouvoir à d'autres mains, nous l'avons fait sans restriction; en donnant notre appui au ministère, lors de la dernière session, nous avons agi sans arrière pensée. Notre confiance dans ce gouvernement n'a été ni une feinte ni une trève, elle a été loyale et, que M. Joly le sache, elle continuera de l'être.

Avant d'entrer dans le mérite des questions qu'ils ont touchées, permettez-moi, Messieurs, de féliciter un moment MM Joly et Laurier sur la condamnation énergique, sinon sincère qu'ils ont faite tour à tour des scandales Burpee à Frédéricton et du canal à Montréal, et des dangereuses doctrines politiques

et sociales des Doutre, des Laflamme, des Dessaulles et de quelques autres de leurs amis qui se sont avisés de traiter des questions religieuses et politico-sociales. M. Laurier voue ces audacieux, ces scandaleux, aux gémonies populaires ; il répudie, lui, ces théories libérales empruntées aux libéraux de la " vieille France," et ne veut rien avoir à faire ni de près ni de loin, avec ces écervelés dangereux ; il appartient, lui, à l'école de Daniel O'Connell, " faisant ouvrir aux catholiques les portes du parlement et du barreau que la protestante Angleterre leur fermait," (témoins ses votes sur Manitoba et le Nouveau-Brunswick.)

Loin de lui la pensée d'avoir jamais voulu s'enrichir à même le trésor public en faisant payer, pour une amélioration publique nécessaire, des sommes frauduleusement obtenues, comme les malheureux du canal à Montréal ! Son noble front n'a jamais pu se salir du job honteux de Frédéricton, où le parent d'un ministre fédéral escamotait, pour un vil prix, une propriété publique dont la revente devait faire la fortune de sa famille ! Loin de lui ces spéculateurs éhontés, ces parasites affamés des gouvernements qui déshonorent la nation ! " Au fond de la mer ces faux, ces dangereux amis," s'écrie-t-il avec M. Joly, " nous avons été purs entre les purs, et nous voulons le rester toujours ! "

J'admire M. Laurier lorsqu'il récite, avec autant d'onction, ces actes de foi dans lui-même, d'espérance dans la crédulité publique, et de charité pour son parti. M. Laurier n'oublie qu'une chose, c'est qu'il vient justement d'attaquer le parti conservateur avec les armes dont il essaie maintenant en vain de se défendre ; c'est qu'en essayant d'enterrer M. de Boucherville dans le " champ des Tanneries," il est forcé de " piquer une tête " dans le canal à la suite des Chevaliers du Puff. La logique est inflexible, et M. Laurier aura beau couvrir sa contradiction des plus belles fleurs de son éloquence, il n'y aura que les aveugles volontaires qui ne la verront pas.

Allez ! Messieurs, répudiez le parti qui garde parmi ses illustrations, et qui compte parmi ses chefs, les auteurs du job Burpee et du scandale du canal, ou ne vous avisez jamais de dénoncer au peuple intelligent le parti conservateur pour vos prétendus scandales du Pacifique et des Tanneries !

Vous avez vraiment une singulière manière d'excuser votre

parti de ces gigantesques infamies ! "Après tout," dites-vous, "le trésor public n'en a pas souffert, car le contrat pour le transfert du terrain de Frédéricton n'a pas encore été passé, et le gouvernement n'a pas donné suite à l'amélioration projetée de l'ouverture d'un nouveau canal sur la propriété de nos amis à Montréal. Le gouvernement et le parti libéral ne peuvent être rendus responsables de ces tentatives de spéculation au détriment du trésor public, puisque leur exécution a été entravée par l'action même du gouvernement."

Etrange raisonnement que celui qui détruit d'un seul mot toute la solidarité des partis politiques, et qui met au crédit d'un gouvernement l'empêchement ou l'ajournement d'une fraude colossale qu'une presse vigilante a su dénoncer à temps.

Allez ! vous ne ferez jamais croire qu'aux badauds et aux factieux que le frère ou le cousin Burpee n'aurait pas empoché $94,000 de bénéfice que lui donnait son achat pour $6,000 d'un terrain de la Couronne valant $100,000 ! et que les compères et amis, Laflamme, Jetté, Prévost, Marchand et Cie., n'auraient pas réalisé les $423,000 que les enchères frauduleuses de leurs *puffers* leur assuraient, si le gouvernement fédéral n'eût pas été effrayé de la clameur publique que soulevaient ces spoliations éhontées dénoncées par la presse conservatrice. Et l'on ne sait pas encore si le danger des élections passé, on n'inventera pas quelques nouvelles manœuvres pour faire "rentrer les amis dans leurs bénéfices."

N'a-t-on pas vu ce gouvernement si pur d'Ottawa jurer ses grands dieux, par l'organe de son chef, que jamais le purissime M. Jetté n'avait demandé, ni reçu du gouvernement la promesse ni l'information que le terrain qu'il allait faire vendre pourrait être acheté plus tard par le gouvernement pour le creusement du canal ? N'a-t-on pas vu, chose honteuse ! par l'enquête de la cour supérieure à Montréal, que l'on avait soustrait à dessein des documents touchant cette affaire, et demandés par la Chambre, des télégrammes et des lettres établissant par une présomption violente, la complicité ou du moins la coupable indulgence du gouvernement dans cette affaire ?

Dans ces deux sales affaires, on n'a pas même l'excuse de dire que ce n'était pas un motif d'intérêt personnel qui avait donné lieu à ces spéculations. Dans l'affaire du Pacifique, pas

9

un sou du trésor public n'a été dépensé, et pas un sou des sommes que Sir Hugh Allan a déboursées n'est allé faire le profit personnel des chefs du parti conservateur ou d'aucun de ses membres. La longue et rigoureuse enquête des Tanneries n'a pu faire non plus ressortir l'ombre d'une preuve en ce sens, tandis que le job Frédéricton allait enrichir un député, frère ou cousin de ministre, et que le scandale du canal faisait la fortune des chefs les plus marquants du parti libéral, sans en excepter le consciencieux Wilfrid Prévost, et l'immaculé M. Marchand, ce vaillant lieutenant politique de M. Joly.

Pendant " ces vingt ans de corruption et de pillage" auquel le pays a été soumis par le parti conservateur, vous n'avez pu trouver dans le récit lugubre que vous venez d'en faire, que ces deux actes du Pacifique et des Tanneries, qui laissent intacts l'intégrité et le désintéressement personnels de nos chefs. Vous n'avez encore que deux années de pouvoir à Ottawa, et vos sommités politiques sont déjà flétries par des actes et des tentatives de spoliation du trésor public, sans précédent dans notre histoire.

Les faits sont toujours bien plus éloquents que les paroles : lisez donc l'histoire de nos deux grands hommes politiques durant ces vingt ans de " vols et de pillage" ; Sir George Cartier est mort dans un état voisin de la pauvreté, ne laissant à ses enfants pour héritage que l'honnêteté et l'intégrité du citoyen et la gloire de l'homme d'Etat. Certes, cet héritage en vaut bien d'autres. Sir John A. MacDonald, après trente ans de services politiques rendus à son pays, est forcé de retourner au travail de sa profession, sans que ce pays, qu'il a fait grand, ait songé à lui créer une retraite paisible pour ses vieux jours. Voilà pourtant les deux hommes qui ont bâti le Grand-Tronc qui enrichissait M. Holton, qui ont créé les lignes océaniques de Sir Hugh Allan avec lesquelles George Brown ne s'est pas appauvri, et qui ont fait la Confédération qui n'a encore ruiné personne, quoiqu'en aient prédit les libéraux du temps.

" Sir Hugh Allan," nous a dit M. Laurier, "avec les $300,000 qu'il dépensa dans les élections générales de 1872, voulait acheter le contrat du Pacifique et faire sa fortune au détriment des intérêts du peuple," et du même trait M. Laurier, sans y penser, sans doute, vient nous dire en parlant des extrava-

gances du parti conservateur à Ottawa, que le gouvernement de Sir John A. Macdonald, " voulait nous imposer la construction d'un Pacifique dont le coût dépassera, d'après les calculs de l'ingénieur Sandford Fleeming, au-delà de $150,000,000." C'est vraiment trop fort ! Le contrat pour la construction du Pacifique donné à Sir Hugh Allan n'était que de $30,000,000 en argent et 50,000,000 d'acres de terres estimés à une piastre de l'acre, savoir $80,000,000 pour une entreprise que M. Laurier estime, d'après M. Fleming, devoir coûter au moins 150,000,000, et c'est avec ce contrat qu il voulait " faire sa fortune au détriment des intérêts du peuple." Soyez sérieux et honnête, M. Laurier, ou au moins, soyez prudent dans vos facéties. Il est vrai, que M. Laurier, s'étant aperçu, mais un peu tard, de l'erreur qu'il commettait, nous a dit qu'après les $80,000,000 dépensées, en y ajoutant le sacrifice de sa fortune privée qu'il estime à $15,000,000, Sir Hugh Allan, qui n'aurait pas pu terminer le chemin, aurait bien su se faire donner de nouveaux millions par un ministère ami, comme la compagnie du Grand Tronc l'avait fait. C'est une raison bien malhonnête et maladroite pour excuser sa reculade ; aussi personne autre que M. Laurier lui-même n'y a été pris.

Cette explication de M. Laurier ressemble beaucoup à celle qu'il vous donnait pour justifier l'imposition de $3,000,000 de taxes nouvelles imposées par le ministre des finances, M. Cartwright, lorsqu'il avait hérité, de son prédécesseur, d'un surplus dans la caisse publique. M. Laurier avait oublié que ce surcroît d'impôt était nécessité en forte partie par la création d'au-delà de trois cents places nouvelles que les affamés politiques de quinze ans avaient exigées comme compensation à leurs services désintéressés, par la remise de près de $3,000,000 que le gouvernement devait faire à la compagnie du *Northern Railway*, par l'augmentation de tous les salaires contre laquelle ils avaient jadis tant crié, par l'établissement ruineux d'une Cour suprême, ce fastueux hôpital de leurs invalides, et enfin, par le paiement princier qu'ils devaient faire de la trahison de l'ex-sénateur Foster au détriment d'un chemin de fer bas-canadien.

J'arrive maintenant à l'affaire des Tanneries qui a fait les frais des trois quarts du discours que M. Joly nous avait promis

sur les grandes questions politiques du jour. A défaut de programme, ça été son catéchisme politique.

M. Joly, et après lui M. Laurier, vous ont fait un épouvantail de cette affaire des Tanneries, en en faisant retomber la responsabilité jusque sur le cabinet de Boucherville. M. Joly a eu assez d'aplomb pour venir vous dire que c'était dû à son initiative si le gouvernement s'était décidé à demander la nomination d'un comité d'enquête pour cette affaire. Pardon, M. Joly, mais n'en déplaise à votre vertu, le ministère Ouimet, dont je faisais partie, avait spécialement demandé cette enquête dans l'acte de résignation qu'il avait donné au Lieutenant-Gouverneur en lui remettant ses portefeuilles, et avant que votre vigilance vertueuse n'eût dit son premier mot, le ministère de Boucherville en avait fait un des premiers articles de son programme, dans le discours du Trône, lors de la session dernière. S'il n'y a pas eu erreur, j'aurais droit de dire qu'il y a eu déloyauté dans l'assertion de M. Joly lorsqu'il vous a dit que cette enquête n'a été accordée que sur ses pressantes instances.

Puisque nous en sommes sur cette question des Tanneries, qu'il me soit permis de relever un mot échappé à M. Joly pendant son discours. Dans son désir de trouver des crimes dont il puisse accuser les chefs de notre parti, et dans son désespoir de ne découvrir que le contraire, M. Joly s'est écrié, en parlant de la part que j'avais prise à cette transaction des Tanneries, que si je n'avais pas été impliqué personnellement dans cette affaire d'une manière à ternir mon caractère d'homme politique, c'est que j'avais été "singulièrement protégé par la Providence." C'est un mot malheureux pour M. Joly, et dont je prends note pour m'en servir à l'avenir. En attendant, qu'il me permette de lui dire que cette Providence, qui m'a si bien protégé, a singulièrement négligé ses amis du canal; et s'il a des prières à dépenser pour son prochain, M. Joly fera bien de les garder pour assurer aux chevaliers du *puff* cette protection providentielle qui m'a si heureusement servi. Non, Messieurs, veuillez le croire, je ne répudierai pas cette protection dont M. Joly a voulu vous faire rire, car elle se trouve toujours sur le chemin de l'honnête homme, tandis qu'elle se détourne sans cesse des pharisiens politiques qui prêchent la moralité tant que leur cupidité n'est pas en jeu.

Qu'on n'aille pas dire, comme M. Joly l'a fait dans une motion ridicule dont je vous parlerai dans un instant, qu'il n'y a pas eu de preuve contre moi et contre mes collègues, mais qu'il y aurait pu et dû y en avoir. Le gouvernement dont nous faisions parti avait demandé une enquête, et il a eu, je ne crains pas de le dire hautement, une persécution. On a nommé contre nous, à frais énormes, les conseils les plus vigilants. On a fait ce qu'on ne fait pas aux plus vilains des criminels : on a appelé, pendant plusieurs semaines, par annonce publique spéciale, tous ceux qui voulaient venir se porter témoins à charge contre nous. On a demandé, pour notre démolition, des " soumissions" à tout ce que les haines personnelles, les animosités politiques et les jalousies de parti nous avaient suscité d'ennemis dans la province. Tous ont été invités à venir faire leur œuvre de dénigrement contre nous, avec promesse d'être grassement payés de leurs pas et démarches par la province; 147 témoins, c'est M. Joly qui les a comptés, ont répondu à l'appel; le secret des délibérations et confidences du Conseil exécutif a été levé pour ne laisser place à aucun soupçon de protection; les délateurs du gouvernement, sortis du sein du cabinet même, sont venus faire part des moindres circonstances qui avaient précédé et accompagné cette transaction. Qu'est-il sorti de tout cela ? Un cri de rage impuissante de nos ennemis, avec la preuve éclatante de l'intégrité personnelle des ministres si violemment accusés. Vraiment, il fallait une " protection" bien puissante pour échapper à ce naufrage que nos adversaires personnels et politiques avaient eu tant de facilité à rendre fatal.

Nous avons eu cependant, au milieu de cette clameur immense où l'injustice et la haine ont eu une si large part, une grande consolation, et c'est celle-ci. Puisse-t-elle servir de leçon à nos ennemis politiques. C'est que le sentiment de l'honorabilité est tellement inhérent à l'esprit du conservateur bas-canadien qu'on a préféré demander l'abdication de ses chefs politiques plutôt que de les voir exposés une seconde au simple soupçon d'un acte malhonnête. Ce n'est pas au cri forcené des factieux que le gouvernement s'est effacé; c'est devant la manifestation, sans doute exagérée, mais certainement honnête, de ces scrupules honorables de leurs amis politiques qu'ils sont descendus du pouvoir en demandant une enquête rigoureuse

sur la transaction qui avait donné naissance à ces soupçons. Bien différente fut leur conduite de celle des chefs libéraux que l'opinion et les tribunaux viennent de condamner. Leur presse et leurs amis n'avaient pas, jusqu'à présent, trouvé un seul mot de blâme pour eux. Chez nous, l'ombre d'une accusation a provoqué l'action de nos amis dans une demande d'enquête ; chez eux, la répudiation individuelle n'arrive qu'après la sentence du tribunal ; et encore, elle n'arrive qu'au loin, où les accusés et leurs dupes ne l'entendent pas, car à Montréal et dans ses environs, on prône, comme des immaculés, les condamnés du canal.

Que M. Joly me permette, à ce moment, de lui donner la raison principale qui m'amène ici aujourd'hui. Je n'ai pas été un admirateur enthousiaste du caprice de l'honorable député de Lotbinière, lançant son défi quasi féodal, qui a tant surpris les hommes politiques de notre province. Le chef du cabinet de Québec a cru devoir accepter ce défi bizarre, pour ne pas laisser le moindre prétexte à la mauvaise foi, qui aurait pu prendre son refus pour de la crainte. Quant à moi, j'ai considéré, en dehors du devoir que j'ai à remplir envers mon parti de le défendre chaque fois qu'on l'attaque, que l'endroit et le moment étaient bien choisis pour venir demander à M. Joly de me rendre compte de la motion absurde que l'on voit consignée au rapport du comité de l'enquête des Tanneries, comme ayant été proposée par lui et rejetée par ce comité.

Cette motion, l'honorable député n'a pas eu le courage de la soumettre à la Chambre, lors de l'adoption de ce rapport par le Parlement. Le rejet de cette motion par le comité était la condamnation de M. Joly. Mais il lui restait un recours, la Chambre réunie pour considérer le rapport du comité. La Chambre, adoptant sans protestation de M. Joly et à l'unanimité ce rapport, réprouvait et répudiait cette motion qu'à juste titre, je crois, j'ai qualifiée de ridicule et d'absurde.

Je vous la présente dans toute sa beauté primitive. M. Joly y disait ceci, en parlant de moi : " Le comité reconnaît que la preuve n'établit pas que l'hon. M. Chapleau ait pris une part à la transaction, mais cependant le comité croit qu'il en connaissait l'existence et qu'il l'a encouragée."

Voici donc un avocat qui prétend à la célébrité, un député

siégeant comme juge d'un de ses collègues, qui ne craint pas de venir dire hautement, comme l'expression de son jugement, qu'après avoir fait l'enquête la plus rigoureuse qui ait été vue depuis longtemps, il n'a pu trouver de preuve contre l'accusé, mais que, pour assouvir sa haine de partisan, il fait fi du serment qu'il a prêté, de " rendre un vrai verdict suivant la preuve," et déclare, bien que la preuve n'ait pas été faite, qu'*il croit* encore à la culpabilité de ceux dont il avait été l'accusateur avant d'en avoir été le juge. Car, il ne faut pas oublier, Messieurs, qu'avant de se laisser choisir comme membre du comité qui devait nous juger, M. Joly n'avait pas craint de déclarer en Chambre que nous avions " honteusement trafiqué " du domaine public. Ah ! je comprends que son courage de partisan ait faibli devant la Chambre, car il a dû comprendre et apprendre alors ce que je puis dire ici : c'est que s'il eût soumis cette motion ridicule au Parlement, il eût vu ses partisans les plus dévoués l'abandonner dans cette démarche insensée.

M. Joly savait que je lui demanderais aujourd'hui raison de cette attaque injustifiable contre mon caractère d'homme public, et d'avance il a cru devoir s'exécuter par cette plaisanterie de mauvaise grâce, que si je n'avais pas péché dans cette affaire, j'en devais remercier la Providence qui m'avait singulièrement protégé. L'excuse est digne de l'attaque et me dispense de répondre. Le public jugera l'une comme la Chambre a déjà jugé l'autre.

M. Joly a une drôle de manière de conclure à la culpabilité du ministère Ouimet dans cette affaire des Tanneries. Il vous a dit et répété dix fois qu'il fallait bien que le ministère fut coupable, puisqu'avec une majorité de près de trente voix en Chambre, il s'était cru obligé de résigner sur cette affaire. Cependant, si le ministère eût été assez osé pour aller devant les Chambres demander une enquête tout en conservant le pouvoir, quels hauts cris M. Joly n'eût-ils pas poussés pour dénoncer ces ministres audacieux, demandant une enquête impartiale avec une Chambre dont ils auraient eu le contrôle absolu. Les circonstances ayant été changées, et le ministère accusé ayant laissé la Chambre libre, en remettant à d'autres les clefs du pouvoir, M. Joly change de raisonnement et prend pour un aveu de culpabilité l'acte qu'il aurait réclamé à grands cris lui-

même, savoir : l'abandon du contrôle de la Chambre pour que l'enquête se fasse sans pression ministérielle. Malheureusement pour M. Joly, et c'est peut-être ce qui le fâche, le ministère Ouimet n'a pas cru devoir le consulter sur la conduite qu'il devait suivre dans l'épreuve à laquelle il était soumis ; nous avons laissé liberté entière à l'accusation, tout en protestant hautement de notre innocence. La preuve nous a déjà rendu un commencement de justice, les tribunaux et le temps, qui fait juger sans haine comme sans passion, feront le reste.

Mais assez de ces scandales et de ces épouvantails que l'on promène devant le public pour démolir le grand parti conservateur, le vrai et seul parti national bas-canadien. Ouvrons plutôt l'histoire de notre pays.

M. Laurier nous a dit que c'était à ses fruits qu'on jugeait de l'arbre, et qu'un parti ne pouvait être jugé que par ses actes. C'est là le terrain sur lequel je suis heureux de rencontrer nos adversaires.

Il y a vingt ans qu'on entend répéter sur des tons peu variés les mêmes chants de réprobation contre ce parti conservateur " corrupteur et corrompu " ; alors on nous prédisait la ruine de notre nationalité, l'abaissement de nos institutions, la décadence de notre commerce, la taxe directe et la banqueroute. Cependant, le pays a marché en dépit de ces clameurs vides, et de province sans importance que nous étions alors, nous sommes devenus une puissance dans l'empire Britannique. Le budget de notre fière métropole commerciale égale aujourd'hui celui du Canada à la date de l'Union ; nos institutions sont florissantes ; l'éducation s'est répandue partout ; notre commerce rivalise avec celui des grandes nations ; nos chemins de fer relieront bientôt les deux océans qui baignent nos côtes ; nos vaisseaux sillonnent toutes les mers ; la prospérité règne partout. La banqueroute, loin d'être à nos portes, a fait place à la richesse publique, et la taxe directe n'est encore que dans les rêves mensongers de ces faux prophètes qui s'appelaient alors, comme aujourd'hui, les soi-disant " libéraux." Nos chefs politiques conservateurs ont fait faire tous ces progrès à notre beau Canada avec le concours intelligent et la confiance de la nation, et en dépit de l'opposition incessante et factieuse du libéralisme. Je n'entends pas discuter ici chacun des progrès

que nous avons accomplis depuis vingt ans; je me contenterai d'affirmer, sans crainte d'être jamais contredit par l'histoire de notre province, que le Bas-Canada s'est acquis, grâce aux efforts et à l'énergie indomptables de nos chefs conservateurs, une position éminente au milieu des diverses autres provinces réunies par la Confédération. On s'est plu pendant vingt ans à dénigrer, à maudire le chef politique dont le Bas-Canada a le droit d'être fier, parce que ce chef avait identifié son nom avec la grande cause conservatrice dans la politique de notre pays. Après sa mort, sa mémoire même n'a pas trouvé grâce devant ses accusateurs. Pourtant, la grande âme de Sir G. E. Cartier n'avait jamais rien tant aimé que la gloire et le bonheur de son " Bas-Canada." Ici, comme à l'étranger, tous ceux que la haine politique n'aveuglaient pas, avaient reconnu l'ascendant extraordinaire et dominateur de cet homme sur sa province et sur les destinées du pays entier.

Vous souvient-il de ce cri qu'un fanatique ennemi de tout ce qui nous est cher, à nous, Bas-Canadiens, le redoutable George Brown, jetait en 1858, à la province d'Ontario ameutée contre nous? *No french domination!* pas de domination française! s'écriait ce tribun violent. Ne vous rappelez-vous pas que ce cri planait au-dessus de toutes les clameurs politiques, que ce sentiment de supériorité pour le Bas-Canada dominait toutes les grandes questions politiques d'alors?

Ne vous souvient-il pas que, malgré les dissidences d'opinion, tous les Bas-Canadiens ressentaient un mouvement d'orgueil, d'orgueil légitime en entendant résonner, jusque dans les murs de la capitale de l'empire britannique, les paroles de commandement de cet homme d'état, que ses amis comme ses adversaires étaient forcés d'admirer et de respecter. *The little french man*, le petit Français, tel était le nom que l'on donnait au chef bas-canadien que l'on fêtait à Windsor, pendant que George Brown rugissait impuissant à Toronto.

Et je vous le demande encore, Messieurs, en vous priant de mettre de côté tous vos ressentiments, tous vos préjugés politiques; je vous le demande surtout à vous, braves cultivateurs qui ignorez toutes les roueries de la politique, mais que l'on cherche si souvent à tromper, ne vous semble-t-il pas que ce temps où le Haut-Canada criait à la suprématie bas-canadienne

sont déjà bien loin de nous ? Et aujourd'hui que la mort a emporté notre grand chef, et que la tourmente politique a placé ses ennemis au pouvoir, ne vous semble-t-il pas que nous entendons déjà un bruit sourd et menaçant qui nous avertit que la province de Québec est en danger, que le Haut-Canada règne en despote et que bientôt il nous tyrannisera, si toutes nos forces ne se réunissent pour empêcher cette oppression ?

Ce sentiment qu'éprouve la nation, en dit bien plus sur la vraie situation politique du pays que les discussions les plus longues et les plus habiles sur la valeur des hommes et des partis.

La province de Québec a-t-elle aujourd'hui besoin de consulter ses écrivains, ses journalistes, ses députés, pour savoir quelle est la mesure de son influence dans la Confédération ?

D'où partent les chants de triomphe et d'où viennent les cris de souffrance ?

Quel est le parti, quel est l'homme qui impose sa volonté en faveur de notre province de Québec, naguère encore si puissante et si fière ?

Est-ce un Letellier, pour qui le népotisme est le synonyme de l'administration de la chose publique, et qui, du moment que l'interminable liste de ses cousins et arrière petits cousins a pris place dans le budget de la Puissance, se repose des soucis de la famille en faisant prêter $100,000 sans intérêt, pendant dix ans, à une secte russe, aux Mennonites de Manitoba, tandis que nos émigrés canadiens-français souffrent et sont dans la détresse ? Pourtant, ces étrangers n'avaient guère droit à cette largesse, prise sur les deniers destinés à subvenir aux besoins de notre race, lorsque M. Letellier, leur faisait déjà donner sur la caisse publique $70,000 pour frais de transport à Manitoba. Combien, avec ces sommes énormes, un ministre véritablement patriote et bas-canadien aurait-il pu faire émigrer, dans ce Nord-Ouest,de familles canadiennes-françaises lassées de manger le pain de l'exil aux Etats-Unis, et qui seraient allées renforcer cette vaillante poignée de métis français que la province d'Ontario est en train d'annihiler sur les bords de la Rivière-Rouge.

Est-ce un Geoffrion, se faisant l'avocat officiel et officieux des compagnies de chemins de fer d'Ontario, pour frustrer de ses justes réclamations la compagnie du Chemin de fer de colo-

nisation du nord de Montréal ? Cette compagnie bas-canadienne ne demandait pourtant au gouvernement fédéral, que l'accomplissement des promesses que venait de lui faire le premier ministre, de l'aider dans la construction d'une ligne destinée à relier le chemin du Pacifique au réseau des lignes de voies ferrées de notre province de Québec ?

Est-ce un Lucius Seth Huntigton, se prélassant avec indolence dans son fauteuil et dans sa grasse sinécure de président du conseil, et riant sous cape, en palpant dans son gousset yankee, les guinées des bénévoles capitalistes anglais et écossais auxquels il a su soutirer si habilement un double honoraire—bagatelle d'un demi-million—pour avoir acheté et vendu, en qualité d'agent, des mines qui valaient à peine l'intérêt du montant de sa fastueuse commission ?

Est-ce un Fournier, descendant en trébuchant du ministère de la Justice au département des Postes, pour arrêter un de ces jours, cette dégringolade politique sur un des fauteuils bourrés de nos tribunaux ?

Non, Messieurs, l'autocrate des Canadas, c'est l'homme dont M. Laurier a eu le triste courage de vous faire l'éloge, c'est l'hon. Alexander Mackenzie. Un froncement du sourcil de ce Jupiter inculte, fait baisser la tête aux quatre ministres que la province de Québec s'est donnés comme successeurs de Sir George Cartier et de ses collègues. Un signe de la main les fait se lever ou s'asseoir, une parole de sa bouche attache ou délie leur langue. Sa volonté détermine leur opinion et modifie leurs principes dans le sens qu'il lui plaît de leur donner.

En vain dit-on à ces représentants de la province de Québec que, pendant deux ans, ils ont fait une guerre à outrance au gouvernement de Sir George Cartier pour obtenir l'amnistie de nos frères de Manitoba, et la liberté de l'enseignement catholique pour la minorité du Nouveau-Brunswick; en vain leur montre-t on leurs votes enrégistrés en faveur de ces demandes ; en vain leur dit-on que les conservateurs du Bas-Canada vont leur reprocher ces votes qu'ils ont donnés ensemble ; l'autocrate a dit " non " et tous, d'un commun accord, secouant la tête et oubliant les intérêts de leur province et l'honneur de leur race, disent " non " avec lui.

S'agit-il de faire remise d'une somme de $3,000,000 due au

gouvernement de la Puissance par un chemin de fer haut-canadien, le *Northern Railway*, on représente que c'est une injustice envers la province de Québec, qui devrait au moins avoir une compensation pour ce don gratuit. On démontre au premier ministre, que lui et ses collègues, alors simples députés, ont voté, il y a à peine deux ans, contre cet octroi déguisé à une compagnie déjà riche. Le maître dit : " Cela sera, " et les représentants de la province de Québec s'inclinent et disent : " Que votre volonté soit faite. "

S'agit-il encore d'accorder $1,440,000 à une autre compagnie haut-canadienne, le *Canada central*, pour lui permettre d'aller rejoindre le terminus du Pacifique ; des voix patriotiques partent du Bas-Canada et demandent à nos ministres d'accorder un semblable octroi à une compagnie de chemin de fer de la province de Québec, le Chemin de fer de colonisation de Montréal, qui offre réellement plus d'avantages pour cette jonction avec le Pacifique. Des promesses formelles sont faites ; mais au moment de législater, le Maître dit encore " non, " et les ministres canadiens s'inclinent encore et disent " non " avec lui.

Le parlement de Québec réclame les droits de notre province par une adresse énergique qu'il vote à l'unanimité et qu'il transmet au gouvernement fédéral. Appelé à répondre à cette requête, le maître prétend ne pas l'avoir vue, et charge un de ses fidèles, l'hon. M. Holton, de dire aux communes du Canada, que cette requête n'est que le râle suprême d'un " parlement *déshonoré et* moribond. " Et vos ministres bas-canadiens s'agenouillent encore et proclament que " Dieu est Dieu, et que MacKenzie est son prophète. " Pourtant cette requête était en partie l'œuvre de M. Joly, qui, maintenant, ne trouve plus un mot à redire de la conduite de ses chefs dans la perpétration de cette infamie.

Des millions sont appropriés pour de nouvelles améliorations publiques, pour des hâvres, des canaux, des jetées etc., etc., dans la Puissance ; on jette en pâture quelques milliers de piastres à la province de Québec. Nos ministres bas-canadiens sont là pour régler le partage et ne trouvent pas un mot pour faire rendre justice à leur province.

Voilà ce que nous valons à Ottawa ; voilà ce que vos mi-

nistres ont fait de l'héritage de grandeur, de prospérité et de domination que leur avait légué Sir George Cartier dans la Confédération !

On mesure la force d'une province, dans le mouvement politique de la Puissance, par l'importance des portefeuilles qu'elle se réserve dans le ministère fédéral. Sir George-Etienne Cartier avait assuré à notre province le portefeuille des Travaux-Publics, sous la direction si énergique et si habile de son collègue l'hon. M. Langevin. A lui-même, il s'était réservé celui de la Milice, dont l'importance politique était immense entre ses mains. Les finances étaient administrées par un homme que le Bas-Canada pouvait réclamer comme un de ses meilleurs amis, Sir Francis Hincks, actuellement président d'une de nos grandes institutions financières de Montréal.

Aujourd'hui, les Finances, les Travaux-Publics ont été donnés au Haut-Canada ; la Marine et les Pêcheries sont restées aux provinces maritimes, avec la Milice qu'elles nous ont enlevée. La Justice nous était restée, comme dernier service de complaisance au chef libéral, M. Dorion, qui s'en débarrassa bientôt, ainsi que du fardeau trop lourd de la vie politique, pour endosser l'hermine, et son successeur, M. Fournier, vient de céder cette dernière épave du pouvoir aux mains du chef ambitieux d'Ontario, l'honorable M. Blake

N'avouerez-vous pas avec moi, Messieurs, que la page historique de la province de Québec que l'on écrit depuis deux ans à Ottawa sera bien triste à lire pour ceux qui viendront après nous ?

Voilà comment je résume les travaux, et, par conséquent, la valeur des deux partis politiques qui ont lutté dans la Province depuis vingt-deux ans.

Vingt ans de combat du parti conservateur avaient créé la force et la gloire de notre province dans la prospérité générale de notre pays ; deux ans de pouvoir du parti libéral ont scellé pour longtemps notre faiblesse, peut-être pour jamais notre déchéance. Voilà comment j'apprécie l'œuvre des deux partis qui sont actuellement en face l'un de l'autre, et je n'ai pas de doute qu'en mettant tout préjugé de côté vous l'apprécierez de même.

On a parlé souvent d'une fusion possible et désirable des par-

tis politiques pour réunir les forces de la province dans la grande lutte qu'il nous faudra bientôt livrer si nous ne voulons pas être engloutis tout à fait. Cette union a été offerte par Sir George Cartier à M. Dorion, en 1858, à l'époque où le Bas-Canada était encore dans toute sa puissance. Ce compromis, proposé dans l'intérêt de notre province et de notre nationalité, était, nous le savons,, "*franc et sans dol,*" comme la noble devise du défunt baronet. Il fut refusé par M. Dorion, qui dût céder alors à ce qu'il croyait être l'honneur de son parti.

Si cette union était désirable, l'occasion n'était-elle pas belle pour les libéraux de l'offrir à leur avènement au pouvoir, il y a deux ans ? Qu'ont-ils fait, au contraire ? Leur presse autorisée n'a cessé alors, comme elle ne cesse aujourd'hui, de prodiguer l'insulte et l'injure à tout ce que nous avons eu de respecté et de justement honoré dans notre parti. Croit-on que c'est avec un pareil système de dénigrement pour les hommes et les pouvoirs qui ont gouverné le pays depuis vingt ans, que l'on formera le peuple à des idées de rapprochement et de fusion ? Pense-t-on que c'est en insultant à nos gloires politiques que l'on créera une tradition qui est la seule science élevée des peuples ? Rien n'échappe à la censure de ces démagogues, pas même ce que nous avons de plus sacré dans nos institutions. Le respect du pouvoir est traité d'utopie, et c'est avec de telles notions que l'on prétend instruire un peuple. L'instruire pour la révolution, oui, mais pour le véritable progrès, jamais ! Pour moi, Messieurs, permettez-moi de vous le dire, et ce sera mon dernier mot ; je déplore sincèrement l'abaissement où nous ont conduits les doctrines et les faiblesses de ce parti soi-disant libéral, et je souhaite à votre comté, comme à notre province, un retour général aux saines idées conservatrices, et comme conséquence, l'union de tous les bas-canadiens qui, lorsqu'ils s'interrogent et se comprennent bien, sont tous essentiellement conservateurs.

Discours prononcé à une assemblée tenue à Lévis, le 10 mars 1878, pour protester contre le coup-d'état Letellier.

Messieurs, — Plusieurs fois déjà, vous m'avez appelé à assister à vos assemblées politiques, et en recevant hier une nouvelle invitation de votre part, je me suis dit que j'étais en dette envers vous ; j'ai oublié le mauvais état de ma santé, qui, par malheur m'a trop souvent empêché de répondre aux désirs de mes amis lorsqu'ils me conviaient à prendre part à leurs luttes, et je me suis décidé à venir aujourd'hui vous prêter mon concours.

Je ne regrette qu'une chose, Messieurs, c'est de ne pas être à la hauteur des circonstances. Plusieurs d'entre vous ont lu dans les journaux des choses très flatteuses sur mon compte, et peut-être devrais-je vous avouer que j'ai été, plus que vous, empressé à prêter l'oreille à ces flatteries ; cependant, je vous assure que je me sens bien inférieur à la cause que j'ai à défendre. C'est la liberté du peuple qui est en jeu. Il s'agit de savoir si le peuple sera gouverné par un seul homme, ou bien si le peuple se gouvernera lui-même ; il s'agit de savoir si la volonté d'un seul sera substituée à la volonté de tous ; il s'agit de savoir, en un mot, si le Lieutenant-Gouverneur règne ou gouverne. Je prétends, au nom du parti conservateur dont je me fais gloire d'être en ce moment le représentant au milieu de vous, que les principes de la constitution anglaise, le gouvernement responsable existent encore chez nous ; que les grandes luttes qui ont fait l'honneur de notre nationalité, depuis les temps de Bédard jusqu'à ceux de Cartier, n'ont pas été poursuivies en pure perte, et que le contrôle légitime du peuple sur ses propres affaires est encore un droit sacré, quelque soit l'homme qui ose y porter atteinte.

Il y a quelques jours, j'avais l'honneur d'être un des conseillers du chef de l'état. Je devais cet honneur à la confiance du peuple exprimée par la voix de ses représentants. Le cabinet

de Boucherville pouvait compter sur les deux tiers des votes dans l'Assemblée législative. Tout à coup, je me vois renvoyé des conseils du chef de l'état. Pourquoi ? Avais-je perdu la confiance du peuple ? Non. Avais-je forfait à mon devoir ? Personne ne le prétend. J'étais congédié par la volonté, par l'acte absolu du Lieutenant-Gouverneur. La seule et unique question qui vous sera soumise est donc de savoir qui a le droit de faire et de défaire les ministères, le gouverneur ou le peuple ?

Aussi je vous prie d'oublier jusqu'au nom des anciens ministres. Je viens de vous dire que j'ai été congédié ; oubliez cela; l'amitié dont vous m'honorez ne doit pas avoir part au jugement que vous avez à porter. Oubliez les noms de M. de Boucherville, de M. Angers et de tous leurs collègues ; ne vous demandez pas quel peut être notre intérêt personnel dans ce combat ; ne rapetissez pas la question jusqu'à notre taille ; ne songez qu'à une chose, aux grands principes de droit constitutionnel dont vous avez à faire l'abandon ou la revendication. Fussions-nous de grands coupables, fussions-nous défalcataires, voleurs, la question n'en resterait pas moins la même. Il n'y a qu'un juge des ministères, c'est vous, le peuple, et vous avez droit de maintenir au pouvoir qui vous voulez. C'est là la vraie question.

Chaque page de l'histoire du Canada est vivante des combats livrés pour obtenir des autorités anglaises la consécration de ce principe de gouvernement. La liberté n'a pas toujours régné dans notre pays ; il a fallu du temps et du courage pour l'établir. Je vois devant moi des enfants et des vieillards : les vieillards ont été les témoins des luttes pour la liberté, et les enfants voient, sans doute, avec étonnement et surprise le commencement d'une agitation inusitée ; les uns et les autres ont aujourd'hui un intérêt commun, les vieillards celui de conserver le fruit de tant de travaux, les enfants celui de conserver l'héritage de leurs pères. Est-ce que je me fais bien comprendre, Messieurs ? Est-ce que ma voix arrive jusqu'à votre cœur ? Pénètre-t-elle jusqu'à ce repli où l'honneur et la fierté du citoyen libre ont leur siège ? Oui, je le pense. Je vous demande de revendiquer la première de vos libertés politiques, de maintenir le gouvernement responsable chez vous, en un mot, si vous voulez bien me permettre cette comparaison, d'affirmer

votre *Credo* politique comme le prêtre vous demande, au pied des autels, de réciter votre *Credo* religieux, et je proclame d'avance qu'il ne se trouvera pas parmi vous un seul renégat.

Je m'empresse ici de faire une déclaration que m'impose un grand principe conservateur. Le conflit actuel semble être engagé entre les députés, d'une part, et le Lieutenant-Gouverneur, de l'autre. Il n'en est pas ainsi ; la lutte se fait entre le parti conservateur et le parti soi-disant libéral. Le cabinet de Boucherville a été mis à la porte — c'est le mot — par le Lieutenant-Gouverneur, mais ce dernier n'est pas justiciable du peuple ; il est un chef d'état suivant le droit parlementaire anglais, c'est-à-dire qu'il règne mais ne gouverne pas, que sa responsabilité est toujours couverte par celle de ses conseillers, la Couronne ne pouvant avoir tort. Ceux qui ont fait le mal, ceux qui ont porté une main criminelle sur le premier de nos droits, ce sont les nouveaux ministres qui, du moment qu'ils ont été nommés, sont devenus responsables de tous les actes, sans exception, accomplis par le Lieutenant-Gouverneur depuis l'heure où le cabinet de Boucherville a cessé d'exister. C'est un principe absolu qu'il ne peut y avoir d'interruption dans la responsabilité ministérielle, et c'est pour cela que l'acceptation d'un portefeuille a un effet rétroactif en matière de responsabilité. Monsieur Joly a été assermenté vendredi à midi ; eh bien ! il est responsable du renvoi du cabinet De Boucherville et de tout ce qu'a fait le Lieutenant-Gouverneur depuis l'instant de ce renvoi. Je sais bien que le député chargé d'annoncer à la Chambre la formation du nouveau cabinet, a prétendu le contraire ; mais je suis persuadé qu'il rougit maintenant d'avoir soutenu une telle hérésie, une prétention aussi manifestement contraire aux premières vérités du catéchisme politique.

Qu'il soit donc bien compris que je ne m'attaque pas à la personne du Lieutenant-Gouverneur, mais aux ministres responsables de ses actes, qui sont les seuls accusés que vous avez à juger. Conservateurs, respectons l'autorité, respectons la constitution ; partisans du principe fédératif de nos institutions, conservons, au lieu de le détruire, le prestige qui s'attache à la position du chef d'une province indépendante.

Son Excellence l'honorable Luc Letellier de St-Just est complètement hors de cause ; le coupable, c'est M. Joly, c'est le

nouveau ministère. Le conspirateur, celui qui s'est adressé à Ottawa pour ourdir ce complot contre les immunités populaires, c'est encore M. Joly ; c'est lui qui est censé être allé 'aboucher avec George Brown, à Montréal, pour prendre de ce grand *ami* de notre province le secret de notre bonheur politique ; c'est lui qui est allé chercher des inspirations auprès de M. MacKenzie pour trouver le moyen d'escamoter le pouvoir à Québec. Vous avez lu dans les faits divers des journaux que Son Excellence avait voyagé de Québec à Montréal et à Ottawa. Pour moi, j'ignore cela, la constitution ne me permet pas de le savoir ; mais ce que je sais très bien, c'est qu'il y a des ministres responsables dans cette province, et qu'ils sont appelés à rendre compte des conseils insensés ou criminels qu'ils ont donnés à Son Excellence.

Quels sont les faits ? Les voici, tels que je les trouve dans les documents officiels soumis à la Chambre et qui sont maintenant du domaine public.

Le 26 février, à quatre heures et demie de l'après-midi, le cabinet de Boucherville a reçu une lettre de Son Excellence demandant les raisons qui avaient engagé le gouvernement à soumettre à la législature le bill pour contraindre les villes de Québec et de Montréal, ainsi que trois ou quatre autres municipalités, à payer le montant de leur souscription pour le chemin de fer de Québec à Ottawa. Dans cette lettre, le Lieutenant Gouverneur se plaint aussi de ce qu'une mesure créant un nouvel impôt " avait été proposée à la législature sans avoir été soumise à la considération préalable du Lieutenant-Gouverneur."

Le 27 février, au matin, le premier ministre portait lui-même à Spencer Wood, la réponse du cabinet au Llieutenant-Gouverneur.

Cette réponse dit que la loi du chemin de fer trouvait sa justification dans le refus des municipalités de payer leurs souscriptions. Ces souscriptions, on le sait, se montaient, pour les seules villes de Montréal et Québec, au chiffre énorme de près d'un million et demi. " À défaut de cette somme, disait le premier ministre, les travaux auraient été suspendus, l'intérêt de l'argent déjà dépensé sur le chemin, — plus de sept millions de piastres, — aurait été perdu, et le gouvernement aurait été obligé de contracter un nouvel emprunt et, par conséquent, de

faire peser une charge injuste sur des municipalités qui n'avaient pris aucun engagement et ne devaient retirer aucun avantage immédiat de la construction de ce chemin."

Le premier ministre justifie ensuite sa conduite envers le Lieutenant-Gouverneur et les Chambres, et termine par ces paroles :

" Je prie Votre Excellence de croire que je n'ai jamais eu l'intention de m'arroger le droit de faire passer des mesures sans avoir son approbation, et que dans la circonstance actuelle, ayant eu occasion de parler avec Elle de la loi concernant le chemin de fer provincial et n'ayant pas reçu l'ordre de la suspendre, je n'ai pas cru que Votre Excellence verrait dans cette mesure aucune intention de méconnaître ses prérogatives que personne plus que moi n'est disposé à respecter et à soutenir."

Après lui avoir remis cette lettre, le premier ministre eut une conversation avec le Lieutenant-Gouverneur, qui reconnut alors la bonne foi de l'honorable M. de Boucherville et de ses collègues au sujet des mesures en question, et termina en disant "que la seule difficulté qui restait était la question du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, et qu'il donnerait une réponse le lendemain, 28 février."

Le lendemain, le premier-ministre retourna à Spencer Wood pour porter les documents que le Lieutenant-Gouverneur lui avait demandés. Une nouvelle conversation s'en suivit, et en partant M. de Boucherville dit : " Si je comprends bien, vous hésitez pour savoir si vous sanctionnerez le bill du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental ou le réserverez." Le lieutenant-gouverneur répondit : " C'est cela."

Jusque-là, nous pensions que le seul résultat du malentendu qui paraissait avoir existé entre le premier ministre et le chef de l'exécutif, serait la demande par ce dernier de réserver, pour la considération du gouverneur-général, le bill du chemin de fer. Nous ne pensions pas que la volonté des deux Chambres, si explicitement exprimée dans les discussions qui avaient eu lieu depuis le 29 janvier dernier, serait ainsi méconnue et méprisée. Aussi, ce fut avec un sentiment pénible de surprise que, le 2 mars, nous reçûmes le *Mémoire* officiel du Lieutenant-Gouverneur, démettant M. de Boucherville de sa position de pre-

mier ministre, et renvoyant par là même tous les membres de son cabinet.

Ce document, Messieurs, formera une des pages les plus tristes de l'histoire politique de notre pays. Je dois déclarer sincèrement que je regrette qu'elle soit signée par un homme de ma nationalité, et je plains de toute mon âme ceux qui ont conseillé le Lieutenant-Gouverneur en cette circonstance.

Dans ce mémoire, le lieutenant-gouverneur reconnaît de nouveau la parfaite bonne foi de M. de Boucherville ; il exonère tout particulièrement les honorables MM. Angers et Church, qu'il admet n'avoir " *rien fait sciemment qui ne fût conforme aux devoirs de leur office.*"

Après avoir discuté longuement les circonstances dans lesquelles le premier-ministre avait fait soumettre à la législature les deux lois du chemin de fer et du nouvel impôt, il termine ainsi :

" Le Lieutenant-Gouverneur, après avoir mûrement délibéré, " ne peut accepter l'avis de M. le premier-ministre au sujet de " la sanction à donner au bill du chemin de fer intitulé : " Acte " concernant le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et " Occidental.

" Pour toutes ces causes, le Lieutenant-Gouverneur ne sau- " rait clore ce mémoire sans exprimer le regret qu'il éprouve à " l'idée de ne pouvoir continuer à le maintenir dans sa posi- " tion à l'encontre des droits et des privilèges de la Couronne."

En présence de ce renvoi formel, le premier-ministre, M. de Boucherville, écrivit tout de suite la lettre suivante qu'il remit lui-même au Lieutenant-Gouverneur à Spencer Wood :

" *A Son Excellence le Lieutenant-Gouverneur de la province de Québec.*

" EXCELLENCE,

" J'ai l'honneur d'accuser réception de votre mémoire dans " lequel vous concluez ne pouvoir me maintenir dans ma posi- " tion de premier-ministre. Il ne me reste d'autre devoir à " remplir que de me soumettre au renvoi d'office que Votre " Excellence m'a signifié, tout en protestant de mon profond

" respect pour les droits et privilèges de la Couronne et de mon
" dévouement aux intérêts de notre province.

J'ai l'honneur d'être,

De Votre Excellence, etc.,

C. B. de Boucherville."

Voilà dans sa nudité ce *coup d'état* unique dans notre histoire. Aux plus mauvais jours des Craig et des Metcalfe, rien ne s'est vu de semblable. C'est qu'alors les conseillers de ces gouverneurs absolus possédaient au moins la science politique et diplomatique ; mais quand on sait que les documents à l'allure césarienne que je viens de vous lire, ont été inspirés par des hommes qui *professent* un libéralisme avancé, on est tenté de se demander si c'est la mauvaise foi ou l'ignorance qui a prédominé dans leurs conseils.

Vous voyez donc, Messieurs, que nous n'avons pas résigné. En langage officiel, nous n'avons pas été " *continués dans notre position* " ; en langage ordinaire, nous avons été congédiés, mis à la porte.

Maintenant je pose cette question : d'après le droit parlementaire anglais, le chef de l'état a-t-il le droit de congédier un cabinet qui possède évidemment la confiance des représentants élus du peuple ? Je réponds : Non.

Je n'ai pas l'intention, Messieurs, de faire ici de l'éudition ; mais je me permettrai de vous lire quelques citations d'un auteur qui est une autorité en pareille matière. Je lis dans Bagehot, *Constitution anglaise :*

" Dans le cas où il s'agit de démissionner un ministre qui
" plaît au Parlement ou de dissoudre ce Parlement en faisant
" appel au peuple, le pouvoir de recourir à ces mesures gra-
" ves n'est pas de ceux qu'en général un monarque héréditaire,
" quel qu'il soit, est à même d'exercer avantageusement.

" Aussi ce pouvoir, s'il n'a pas disparu complètement, est
" presqu'entièrement sorti des usages constitutionnels. Rien
" ne paraîtrait plus étonnant au peuple anglais qu'un coup
" d'Etat au moyen duquel la reine détruirait soudainement un
" ministère qui aurait pour lui la confiance d'une majorité par-
" lementaire. Ce pouvoir appartient, en théorie, à la Reine,

" cela n'est pas douteux, mais il est tellement tombé en désué-
" tude, que si la Reine voulait l'exercer, on serait aussi effrayé
" qu'à la nouvelle d'une éruption volcanique dans Primrose
" Hill ....

" Un roi d'Angleterre ne saurait dissoudre le Parlement " contre la volonté et contre l'intérêt d'un ministère qui est au " pouvoir. Sans doute le Roi pourra renvoyer un semblable " ministère, et le remplacer par une autre administration dont " il prendra l'avis pour dissoudre les chambres; mais même " avec ces précautions, en agir ainsi à l'égard d'un ministère " qui aurait une forte majorité dans le Parlement, ce serait un " coup de tête presqu'impossible à supposer. On n'imagine " pas que la reine Victoria elle-même, malgré la popularité et " le respect dont elle est environnée à un plus haut degré peut-" être que tous ses prédécesseurs, se permette jamais de recou-" rir à une pareille mesure. Que penserait-on s'il lui arrivait " soudain de tenir ce raisonnement: Les whigs sont en majori-" té dans le parlement actuel, mais je crois que le pays est " favorable au ministère tory, puis dissoudre le Parlement pour " voir si le pays n'élira pas un parlement contraire aux idées " dominantes du Parlement actuel ? Que penserait-on ? Aucun " Anglais ne peut rêver à une catastrophe de cette nature et " qui lui semble appartenir aux phénomènes d'un monde tout " différent de celui qu'il habite !

" Dans la pratique, le souverain se croit obligé, en Angle-" terre, de suivre l'avis du ministère que la Chambre des Com-" munes veut maintenir au pouvoir. Toute prérogative con-" traire à ce principe est tombée en désuétude. Un souverain " peut accorder et accorde en effet à un ministère la possibi-" lité de renouveler par un appel aux électeurs la majorité qui " lui fait défaut dans la chambre des Communes ; mais frap-" per par derrière, pour ainsi dire, et égorger au moyen d'un " appel au pays, pris pour complices, le ministère que soutient " un Parlement en pleine existence, voilà une éventualité qui " n'entre plus aujourd'hui dans les calculs, bien qu'autrefois il " y ait eu des faits de cette sorte à enregistrer dans nos anna-" les.................................. ....

" Actuellement la Reine ne peut guère refuser à un ministre " que la majorité abandonne dans le Parlement, le droit de dis-

" soudre la Chambre des Communes ; elle ne le peut pas plus
" qu'elle ne peut, sans le consentement du premier ministre,
" dissoudre un Parlement où le premier ministre a la majo-
" rité. "

Voulez-vous une autorité plus connue de vous tous ? je veux parler de notre Gouverneur-général, si populaire et si aimé, Lord Dufferin. Voici comment il s'exprimait en 1873, dans un banquet qui lui était offert à Halifax, au milieu des discussions provoquées par l'affaire du Pacifique, alors qu'on lui demandait de congédier ses ministres :

" Messieurs, je comprends trop bien mon devoir pour laisser
" surprendre mon jugement ou mes sympathies par l'esprit de
" partisannerie. Lorsque je cause avec vos hommes publics,
" il ne m'arrive presque jamais de demander à quel parti po-
" litique ils appartiennent ; je ne vois en eux que des person-
" nes s'élevant, chacune selon son mérite, en servant son pays.
" Ma seule étoile polaire, mon seul guide dans l'accomplisse-
" ment de mes devoirs et dans mes relations officielles avec les
" hommes publics, c'est le Parlement du Canada. Le fait est
" que je suppose que je suis le seul au Canada dont la foi en la
" sagesse et l'infaillibilité du Parlement soit inébranlable. Cha-
" cun de vous ne croit au Parlement qu'autant que le Parle-
" ment vote selon ses désirs et ses convictions. Moi, Messieurs,
" je crois au Parlement sans m'occuper de quel côté il vote,
" et ne donne ma confiance qu'aux seuls hommes que la volonté
" libre du Parlement confédéré du Canada me donne comme
" conseillers responsables. Qu'ils soient les chefs d'un parti
" ou d'un autre, peu importe ; c'est là un fait indifférent au
" Gouverneur-général. Tant que le Parlement les maintient
" au pouvoir, il est obligé de leur donner une confiance illimi-
" tée, de s'en rapporter à leur avis et à leur loyauté, et de les
" aider franchement de ses conseils. S'il arrive que dans les
" vicissitudes des luttes de partis, ils sont remplacés par d'autres,
" il accueille leurs successeurs avec la même bienveillance et
" la même considération. S'il a formé des liens d'amitié per-
" sonnelle, il est libre de les conserver. Comme tout être rai-
" sonnable, il ne peut s'empêcher d'avoir ses opinions sur le
" mérite des différents partis. Mais ce sont là des faits du
" domaine spéculatif, abstraits et n'ayant aucun effet pratique

" sur ses relations officielles. Comme chef d'un Etat constitu-
" tionnel, engagé dans l'administration du gouvernement par-
" lementaire, il n'a pas d'amis politiques, encore moins a-t-il
" besoin d'ennemis politiques."

Mais pourquoi tant de citations, pourquoi insister sur un point de doctrine absolument élémentaire ? N'est-il pas triste, en 1878, quarante ans après la conquête du gouvernement responsable dans le pays, c'est-à-dire après quarante ans de luttes plus ou moins violentes, d'être encore obligé de discuter pour faire admettre le grand principe de la souveraineté parlementaire. A qui devons-nous cet état de choses ? quels sont ceux qui osent ainsi déchirer le pacte des libertés populaires ? C'est le parti qui s'appelle libéral. Quelle immense dérision ! Quelle profanation d'un titre porté par des hommes qui, au milieu de leurs erreurs, avaient au moins le mérite de paraître aimer sincèrement la liberté. Ah ! je comprends qu'un grand nombre de personnes sincères soient décidées à rejeter ce titre. Je sais qu'il y a dans cette ville des hommes de cœur qui ont exprimé hautement leur détermination de briser avec un parti qui n'a de libéral que le nom, et cette scission dont vous êtes témoins n'est que le commencement d'une réaction terrible qui va éclater dans toute la province.

Je vous ai rappelé le droit constitutionnel. Allons plus loin : demandons-nous s'il existe un prétexte qui ait pu autoriser une déviation de la règle ordinaire. Et qui prendrons-nous pour juge ? Ce sera le Lieutenant-Gouverneur lui-même. Voici comment s'exprime Son Excellence dans sa lettre du 1er mars :

" Le Lieutenant-Gouverneur, prenant en considération ce
" qui lui a été communiqué verbalement (le 27 février) par M.
" le Premier-Ministre, et prenant aussi en considération la lettre
" que le Premier-Ministre lui a alors remise, est prêt à admettre
" qu'il n'y a pas eu intention, chez M. le Premier-Ministre, de
" méconnaître les prérogatives de la Couronne, et qu'il n'y a eu
" de sa part qu'une erreur de bonne foi dans l'interprétation qu'il
" a donnée aux paroles du Lieutenant Gouverneur, dans l'entre
" tien qu'ils ont eu le 19 février courant, paroles qui ne com-
" portent point le sens d'autorisation que le Premier y a atta
" ché.

" Avec cette interprétation, et les instructions qui ont été, en

" conséquence, données par le Premier aux honorables mes-
" sieurs Angers et Church, ces messieurs n'ont rien fait sciem-
" ment qui ne fût point conforme aux devoirs de leur office......

" Le Lieutenant-Gouverneur croit devoir faire observer que,
" dans son mémoire du 25 février courant, il n'a, en aucune
" façon, exprimé l'opinion qu'il croyait que M. le Premier ait
" jamais eu l'intention de s'arroger le droit de faire passer des
" mesures sans avoir son approbation, ni de méconnaître les pré-
" rogatives du représentant de la Couronne."

Voilà donc, d'une part, des autorités qui prouvent que le Lieutenant-Gouverneur n'avait pas droit de démettre ses ministres possédant encore la confiance de la Chambre, et, d'autre part, le témoignage du Lieutenant-Gouverneur lui-même sur la *bonne foi* de ses ministres. Je conviens que la bonne foi n'exclut pas l'erreur, et j'irai même jusqu'à supposer un instant que nous nous sommes trompés. Eh bien ! il me semble que, même dans ce cas, nous avions droit à plus d'égards de la part du chef de l'état. Les auteurs qui ont écrit sur le droit constitutionnel appellent le chef du cabinet " le premier ami " du souverain. Or, lorsque cet ami a pour premier mérite sa bonne foi, et pour second mérite l'appui des deux tiers de la représentation nationale, le souverain doit y réfléchir avant de briser une pareille amitié.

Mais au fait, quels sont nos torts ?

Le premier, tel que le formule le Lieutenant-Gouverneur dans son *Mémoire*, c'est

" Que l'on a mis le Lieutenant-Gouverneur, sans intention
" malveillante, mais de fait, dans une position fausse, en l'ex-
" posant à un conflit avec les volontés de la Législature, qu'il
" reconnaît toujours être souveraine, lorsque ses volontés sont
" exprimées par toutes les voies constitutionnelles."

Or, cette faute n'en est pas une. Nous sommes en Chambre, nous étions dans le cabinet les représentants légitimes du peuple : s'il y a eu conflit entre la volonté du Lieutenant-Gouverneur et la volonté du peuple exprimé par nous, c'est que le Lieutenant-Gouverneur l'a bien voulu. Ce dernier n'a pas pour mission d'imposer ses volontés au Parlement ; c'est le peuple qui, lui, a le droit incontestable de faire prévaloir ses volontés dans la législation. Il ne devrait y avoir jamais de confli

entre le chef de l'état et le peuple, mais s'il en surgit, c'est au chef de l'état à se soumettre.

Est-ce que je proclame ici une doctrine révolutionnaire? est-ce que j'exagère les droits du peuple? Non, Messieurs, et mon titre de conservateur suffirait seul à éloigner ce soupçon de l'esprit de mes adversaires. Mais je connais l'histoire d'Angleterre, je sais que présentement le souverain anglais *règne* aussi glorieusement que jamais, mais *gouverne* moins que jamais, et je ne demande qu'une chose, c'est que dans notre pays, c'est-à-dire sur le sol d'Amérique, au milieu d'une société démocratique, où les gouvernants, grands et petits, sont issus du sein du peuple, on ne s'exagère pas les prérogatives de la Couronne plus que ne le fait la reine d'Angleterre qui, elle, a hérité ses droits d'une tradition séculaire. Or, Sa Majesté la reine Victoria, qui règne depuis quarante-un ans, n'a jamais exercé le droit de *veto.*

Au reste, Messieurs, s'il m'était permis de mettre M. le sénateur Letellier de St-Just en contradiction avec le Lieutenant-Gouverneur actuel de la province de Québec, voici les paroles que je citerais, paroles prononcées au Parlement d'Ottawa le 13 août 1873:

"La prérogative royale ne saurait être employée dans le but "de gêner les libertés populaires; au contraire, cette prérogative doit obéir aux événements et doit s'exercer dans l'intérêt "du peuple régulièrement représenté. S'il en était autrement, "il faudrait autant se dispenser du Parlement et forcer le "peuple, à coups de bâtons, à obéir au commandement de la "Couronne, sans aucun respect pour la représentation nationale."

Cette citation vous prouve encore une fois ce que je vous disais tout à l'heure, que les conseillers actuels du Lieutenant-Gouverneur ne connaissent pas l'histoire politique de leur pays.

On nous fait un autre reproche; je le trouve formulé en ces termes dans le *Mémoire:*

"Le Lieutenant-Gouverneur, après avoir mûrement délibéré, "ne peut accepter l'avis de M. le Premier-Ministre au sujet de "la sanction à donner au bill du chemin de fer intitulé "Acte "concernant le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental.""

Pour toute réponse, il me suffira de constater : 1. Que le cabinet de Boucherville n'a jamais conseillé Son Excellence sur ce sujet, pour la bonne raison qu'il a été congédié avant d'en avoir l'occasion ; 2. Que si cette occasion lui avait été offerte, le cabinet de Boucherville aurait conseillé à Son Excellence de déférer la sanction de cette loi au Gouverneur-général, comme notre constitution lui en accorde le droit ; il aurait, suivant les termes des explications ministérielles insérées dans les *Votes et Délibérations* de la séance de vendredi, 8 du courant, " recom- " commandé qu'elle fût réservée pour la décision du Gouver- " neur-général."

Et le Lieutenant-Gouverneur n'a-t-il pas constaté la même chose lorsque M. de Boucherville disait : " Si je comprends " bien Votre Excellence, la seule difficulté qui reste mainte- " nant est de savoir si vous sanctionnerez ou réserverez ce bill," et que Son Excellence répondait : " C'est cela."

De deux choses l'une : ou le Lieutenant-Gouverneur se proposait de réserver ce bill, et, dans ce cas, il était disposé à accepter le conseil de ses ministres, ce qui était une raison de les maintenir au pouvoir, au lieu de les en chasser ; ou bien il voulait imposer son *veto* à cette mesure, et, dans ce cas, il s'est donné à lui-même un démenti formel, lorsque, le jour de la prorogation, il a simplement *réservé* le bill pour la considération des autorités fédérales.

Autre grief : on nous reproche d'avoir autorisé " des dépenses " énormes occasionnées par des subsides très considérables à " plusieurs chemins de fer, alors que la province était chargée " de la construction de la grande voie ferrée de Québec à Otta- " wa, laquelle devait primer les autres, et cela lorsque l'état de " nos finances nous forçait à des emprunts disproportionnés " avec nos revenus."

Ce reproche est puéril, et j'oserais dire, fortement entaché de ridicule. Les dépenses dont il est ici question sont relatives aux chemins de fer du sud, c'est-à-dire le *Lévis et Kennébec*, le *Québec-Central* et l'*International*, soit pour le passé, soit pour l'avenir. Quant au passé, le Lieutenant-Gouverneur a sanctionné lui-même cette mesure l'année dernière ; quant à l'avenir, il a sanctionné hier même une loi qui, après tout, n'est que la

continuation de la législation de l'an dernier au sujet de ces chemins de fer.

On se demande par quel procédé de logique on est arrivé, après nous avoir reproché cette législation et en avoir fait un motif de notre renvoi d'office, à sanctionner cette même loi purement et simplement. Peut-être s'est-on aperçu au dernier moment que cette législation n'imposait à la province aucune dépense additionnelle et qu'elle ne faisait qu'autoriser, sous une forme nouvelle, le service de la subvention attribuée à ces chemins de fer par une loi antérieure.

Un autre grief non moins sérieux, c'est " l'augmentation des salaires du service civil." Mais où donc les conseillers de Son Excellence avaient-ils la tête, lorsqu'ils lui dictaient ce singulier réquisitoire ? Tout à l'heure je discutais les premiers éléments du catéchisme politique et je m'étonnais que les nouveaux ministres les eussent ignorés ; m'en voilà rendu à leur rappeler les statuts de l'an dernier, en vertu desquels cette augmentation devenait obligatoire cette année. Cette loi n'était du reste que le corollaire d'un autre statut qui oblige chaque employé du service civil à verser cinq pour cent de son salaire dans un fonds de retraite.

D'ailleurs, je me demande en vertu de quel droit on a pu conseiller à Son Excellence de s'ingérer dans les détails infimes du service civil, lorsque les Chambres, auxquelles le détail de ces dépenses est communiqué, d'après la loi, dans les quinze premiers jours de la session, n'avaient fait entendre aucune plainte à ce sujet. Le chef de l'Etat doit être au-dessus de pareilles misères, car lorsque ses conseillers l'entraînent sur ce terrain, ne l'exposent-ils pas à des représailles désagréables et offensantes pour sa dignité personnelle ? Que dirait-on, par exemple, si quelqu'un s'avisait de le chicaner sur le service de Spencer Wood ?

Le Lieutenant-Gouverneur fait aussi à son premier-ministre le reproche général de ne pas avoir suivi ses recommandations sur les diverses questions de législation et d'administration qui se sont présentées depuis l'an dernier. Je trouve exorbitant que l'on ait conseillé à Son Excellence de faire cette critique, qui est la négation formelle du gouvernement responsable. Comment! l'on sait que le Lieutenant-Gouverneur a été choisi

parmi les hommes qui ont servi dans les rangs de la politique active, qu'il est sorti tout chaud des luttes acharnées de 1873; et l'on voudrait que cet homme fût l'inspirateur et le guide absolu de la politique provinciale ? Autant vaudrait dire que le parti dominant dans les Chambres de la législature de Québec devrait forcément se plier aux idées, aux préférences, pour ne pas dire aux caprices, de l'homme qui nous serait envoyé tous les cinq ans par le cabinet fédéral !

Etant données les sympathies politiques bien connues de l'ancien sénateur, n'aurait-on pas dû plutôt conseiller au nouveau lieutenant-gouverneur la réserve la plus prudente dans toutes les questions sur lesquelles son parti politique s'était prononcé ? Croit-on que ce sera un enseignement salutaire pour le peuple et un titre de respect pour l'autorité, que de voir chacune des prétentions d'un parti se reproduire aussi fidèlement dans le réquisitoire du chef de l'Etat chassant un ministère soutenu par la majorité des représentants et de la Chambre haute ?

Quelle différence entre cette attitude et les grands principes énoncés par les hommes d'Etat anglais. Lord Derby, écrivant à un gouverneur de la Nouvelle-Ecosse, lui recommandait la neutralité dans les luttes politiques de cette province, et lui disait :

" Je recommande ce mode d'action, afin qu'il soit bien no
" toire que tout transfert du pouvoir politique d'un parti à
" l'autre, n'est pas le résultat d'un de vos actes, mais le résultat
" des vœux exprimés par le peuple même. J'attache à ceci une
" grande importance, et je vous donne en conséquence instruc-
" tion de ne point changer votre Conseil exécutif tant qu'il ne
" sera pas parfaitement clair qu'il ne peut, avec toute l'assis-
" tance qu'il est en droit d'attendre de vous, administrer le
" gouvernement de la province d'une manière satisfaisante et
" commander la confiance de la législature."

Le comte de Grey, appréciant l'intervention de Lord Metcalfe renvoyant son cabinet en 1843, s'exprimait ainsi :

" L'effet de cette intervention fut de le mettre en hostilité
" directe avec un des grands partis qui divisaient la colonie.
" Bien que, pour le moment, il eût réussi à former une admi-
" nistration, comme le parti dans les bras duquel il s'était jeté
" n'avait qu'une faible majorité dans la Chambre, l'avantage

" qu'il avait obtenu se trouvait chèrement acheté par le fait " que l'opposition en Parlement n'était pas dirigée seulement " contre les conseillers du Gouverneur, mais contre le Gouver- " neur lui-même, et contre le gouvernement anglais dont il était le représentant.

....

" Mais ce n'est pas tout; le Gouverneur, par sa rupture avec " un parti, se trouvait placé beaucoup plus qu'il ne l'eût désiré, " à la merci de l'autre parti qui le soutenait, et perdait toute " autorité d'empêcher les écarts de modération que pourraient " faire ceux avec l'aide desquels il était forcé d'administrer."

C'est aussi l'avis de May :

" Comme le souverain qu'il représente, le Gouverneur se tient " à l'écart et au-dessus des partis, et il gouverne par des con- " seillers constitutionnels qui ont acquis de l'ascendant dans la " législature. Il laisse les partis rivaux se livrer bataille entre " eux ; et, en admettant le parti le plus fort dans ses conseils, " il met le pouvoir exécutif en harmonie avec les sentiments " populaires."

Ces idées ne sont pas, d'ailleurs, applicables au représentant du souverain seulement. En parlant d'un souverain constitutionnel, un auteur distingué, Hearn, nous dit :

" Dans les matières de législation générale, le roi, quelles " que soient ses vues personnelles, ne consulte que les vœux, " tout erronés qu'il les croit, de ses sujets, quand ces vœux ont " été formés en connaissance de cause et clairement exprimés " par la Chambre des communes."

Et comme dit quelque part Bagehot :

" Un roi de bon sens et de sagacité dira à ses ministres : " Sur vous retombe la responsabilité de ces mesures. Ce que " vous jugerez le mieux, il faudra le faire ; et je lui donnerai " mon support effectif. Mais pour telle et telle raison, votre " mesure est mauvaise, et telle autre chose est préférable. Je " ne m'y oppose pas, parce que c'est mon devoir de ne pas m'y " opposer ; mais je vous avertis."

C'est ainsi que George IV se contentait d'exprimer sa répulsion pour ses ministres en termes quelquefois peu mesurés; mais, comme on le faisait remarquer alors, " le Roi aime mieux donner des conseils à ses ministres que de les renvoyer."

Messieurs, pourquoi citer tant d'autorités? Pourquoi aller fouiller dans les annales du peuple anglais, ce peuple modèle de tous les gouvernements constitutionnels? On ne trouvera nulle part de précédent pour excuser l'acte que l'on vient de commettre.

Ce que l'on a voulu faire ici, ce que l'on a fait, n'est ni plus ni moins que l'escamotage du pouvoir par des ambitieux impuissants à arriver par les voies constitutionnelles. Le peuple n'était pas avec ces hommes, la représentation nationale les repoussait; alors ils ont trompé le représentant de l'autorité pour s'emparer d'un pouvoir qu'ils ne pouvaient mériter. Les clefs du pouvoir appartiennent au premier ministre à qui le Souverain les donne, sur la manifestation de la volonté du peuple. Ces clefs du pouvoir, le premier-ministre doit les remettre au souverain lorsque la confiance publique fait défaut à son cabinet. Le souverain lui-même peut les lui demander, lorsque la représentation populaire en exprime le désir; mais, dans aucun cas, il ne peut les lui arracher, les lui voler, disons le mot. C'est ce que l'on fait pour nous; mais que l'on prenne garde, les conséquences seront terribles quand le peuple viendra revendiquer sa souveraineté législative. Alors on pourra dire avec autant de vérité qu'on le disait, il y a quelques mois, en Europe, qu'il faudra " se soumettre ou se démettre."

Il est vrai qu'à défaut de moralité, on a voulu avoir de l'habileté, de la finesse. Avec la dissolution du parlement, on va jeter au peuple un appât que l'on croit sans doute irrésistible. On lui dit, à ce peuple que l'on sait bon et crédule, que c'est pour son bien que cet événement a lieu; que c'est dans son intérêt que l'on viole ainsi la constitution; que c'est pour l'exempter d'être lourdement taxé que l'on a chassé un ministère prévaricateur. La taxe! voilà l'appât que l'on attache à l'hameçon pour y faire mordre le vulgaire. Cet appât est bien choisi, si l'on croit que le peuple de cette province n'est composé que de badauds; mais on se trompe; les électeurs sont assez intelligents pour ne pas se faire prendre à une amorce aussi grossière.

Regardons les choses en face. Quelle est donc cette taxe que l'on paraît redouter si fort? Voyons d'abord si l'imposition d'une taxe était nécessaire, et examinons ensuite si cette taxe

est aussi lourde qu'on voudrait le faire croire ; demandons-nous enfin si le bouleversement que l'on fait subir à la province, les dépenses extraordinaires qui en résulteront, ne coûteront pas plus cher que l'impôt dont on nous effraie. Je ne parle pas du coup fatal porté aux institutions politiques qui nous sont si chères ; cela ne s'estime pas à prix d'argent chez un peuple qui a du cœur.

La taxe en question est devenue nécessaire par suite des grands travaux que le gouvernement a entrepris ou qu'il a encouragés pendant ces dernières années, et cela, à la demande de tous les hommes politiques, sans acception de parti. Plus de sept millions ont été requis pour le chemin de fer provincial sur la rive nord, et près de deux millions de piastres comme prime d'encouragement aux entreprises particulières du même genre au sud du St-Laurent. Ces grandes entreprises ne sont pas encore terminées ; quelques-unes ont même besoin de secours nouveaux pour être menées à bonne fin. Voudrait-on, comme on l'a si maladroitement conseillé au Lieutenant-Gouverneur, que ces secours leur fussent refusés ? Voudriez-vous cela, vous surtout qui avez fait de si grands sacrifices pour une de ces entreprises ? Voulez-vous que l'état ferme ses coffres et, sous le prétexte spécieux d'une économie mesquine, qu'il laisse en péril cette œuvre nationale ? Non ! et ce n'est pas l'impôt de quinze centins qui vous ferait renoncer à cette belle entreprise.

Cette taxe porte sur les contrats dont la valeur dépasse la somme de deux cents piastres, mais seulement sur l'excédant de ces deux cents piastres. Ainsi, une transaction de $300 paierait 15 centins de droit, les premières deux cents piastres étant toujours exemptes. Et puis, les testaments, les contrats de mariages, les donations entre-vifs en ligne directe, ne tombaient pas sous le coup de cette loi.

Calculons un instant ; il y a plus de 700 paroisses dans la province de Québec. Cette taxe, d'après les calculs les plus exacts, devait rapporter environ $175,000. De ce montant, les deux tiers, ou à peu près, pesaient sur les banquiers, courtiers, agents de change, agents d'immeubles et spéculateurs de toute sorte ; c'est-à-dire, sur la classe que la taxe n'atteint presque jamais. Et encore cette taxe n'était-elle que tempo-

raire ; elle ne devait durer que jusqu'à l'issue favorable de l'arbitrage des deux provinces qui va se décider bientôt en Angleterre, et jusqu'à ce que le chemin de fer provincial nous donne les revenus que nous en espérons. Voilà à quoi se réduit ce grand épouvantail pour lequel on viole nos libertés représentatives et l'on jette la province dans une agitation dont on ne saurait prévoir les conséquences.

Voici une session violemment interrompue et dont une grande partie de l'ouvrage sera à recommencer. Je n'exagère pas en portant cette dépense au chiffre de $40,000 ; puis les élections générales, dont le coût officiel ne peut être de moins de $35,000 ; ajoutez à cela l'interruption inévitable dans le fonctionnement des départements publics par l'installation de ministres nouveaux et inexpérimentés ; ajoutez encore la perte de temps et les dépenses nécessaires que cause aux citoyens individuellement l'événement d'une élection générale : mettez ces dernières dépenses et cette perte de temps au chiffre minime de $50 par paroisse, et dites-moi s'il n'y a pas là une perte sèche au moins égale à la taxe dont on vous effraie et qui eût été employée fructueusement, sans les haines les désordres et les scandales inhérents aux agitations politiques comme celles dont nous allons être témoins.

Et nous n'avons pas compté, ce qui pourtant sera la plus lourde perte pour la province, les intérêts que chaque jour accumule sur le capital engagé dans nos entreprises de chemins de fer, dont l'exécution va être nécessairement retardée par le coup de main que des ambitieux et des envieux viennent d'exécuter. Neuf millions de piastres sont engagés dans ces entreprises. Supposez un retard de trois mois seulement, et vous arrivez au joli chiffre de $135,000 ; et je ne parle pas ici des dommages indirects causés par ces retards qui reculeront peut-être d'un an, à cause de la saison mauvaise, la complétion de ces grands travaux.

Il est bien permis d'avoir des aspirations politiques ; mais quand il faut payer ce prix pour les réaliser, on a bien le droit de dire que cette ambition dépasse la folie et touche au crime.

Et n'allez pas nous dire que nous sommes la cause de tous les désastres en ne nous soumettant pas au nouveau régime, au

ministère qui s'est installé dans les sièges qu'on nous a dérobés. Les hommes de cœur, et ceux-là sont tout le pays, nous mépriseraient si nous subissions la honte d'un tel attentat sans protester au nom du droit, au nom de la constitution, au nom de la liberté de la représentation nationale. A ceux-là qui ont méconnu le droit, méprisé la constitution et foulé aux pieds la liberté parlementaire, à ceux-là seuls la responsabilité de ces désastres.

On vous a parlé d'impôts. Demandez donc, Messieurs, à ces gens qui crient si fort contre les taxes du gouvernement local quelles sont les taxes que ce gouvernement vous impose ? Car après tout, il ne faut pas être injuste. Voulez-vous me le dire, vous qui m'écoutez en ce moment ? Vous payez la taxe sur le thé, sur le sucre, sur le tabac, sur presque tout ce que vous consommez ; mais à qui payez-vous cette taxe ? Au trésor fédéral à Ottawa. Presque toutes les ressources provinciales proviennent du subside fédéral et du revenu des terres de la Couronne. La seule taxe de quelque valeur que nous ayons est la taxe des aubergistes et celles des procédures judiciaires. Ceux qui aiment à boire et ceux qui aiment à plaider sont ceux qui portent presque tout le fardeau des impôts dans cette province.

Si vous ajoutez à cela un léger droit pour payer les frais d'enregistrement, vous avez toute la liste des taxes provinciales. Je défie qui que ce soit de me contredire ; la province de Québec est l'état le moins taxé qui existe, si l'on considère la perfection de son système administratif. Est-ce donc cette légère taxe de quinze centins qui nous rendrait si malheureux ? Cette taxe, nos adversaires l'imposeraient eux-mêmes, ou la remplaceraient par une taxe équivalente, si par un hasard sur lequel ils ne comptent pas eux-mêmes, ils se maintenaient dans leur usurpation.

Je vous parlais tantôt d'un leurre à l'aide duquel on essaiera de tromper la vigilance du peuple dans cette grande lutte qui va s'engager sur le terrain de ses libertés ; je vous ai démontré que ce cri de la taxe n'avait rien de sincère et que ceux qui le poussaient entraînaient la province dans un abîme cent fois plus dangereux. Maintenant je vous signalerai l'autre piège que l'on va tendre à votre crédulité, à votre bonne foi.

" l'économie, le retranchement dans toutes les branches de l'administration. "

Voilà le programme éternel des gouvernements qui n'en ont pas ; voilà la panacée, " la tisane guérissant de tous maux, " que les charlatans politiques vendent sur le marché des dupes. De tout temps ce gluau a pris des moineaux. " Semez de la graine d'idiots, disait un malin, il poussera des actionnaires. " Sous le nouveau régime, on veut semer de la graine de charlatan, espérant qu'il poussera des votes.

On les a vus à l'œuvre ces gouvernements de retranchement, d'économie ; on les a vus en 1863, en 1874 ; on les voit encore aujourd'hui à Ottawa. En 1863, le peuple, dans son mépris pour ces petits hommes, les avait baptisés, avant de les chasser, du nom de " gouvernement de bouts de chandelle. " Leur économie, en effet, n'avait consisté qu'à retrancher quelques centaines de piastres à nos institutions de charité. et à jeter sur le pavé quelques messagers ou employés sans fortune et sans protection. Le gouvernement inauguré à Ottawa en 1874, s'est aussi affublé de cette défroque usée de " l'économie et du retranchement. " Quel a été le résultat de ce grand programme ? Plus de trois millions de taxes nouvelles, plusieurs centaines d'employés additionnels, et un déficit énorme augmentant tous les jours.

Et le gouvernement qu'on voudrait imposer aujourd'hui à la Province ne serait que le pâle reflet de ses aînés de 1863 et de 1874. Rien de large dans les vues politiques de ces hommes ; rien qui puisse conduire un pays dans les voies sûres du progrès. De la contradiction, du dénigrement et du charlatanisme ; voilà où commence et où finit leur décalogue politique.

Ne les a-t-on pas vus l'autre jour, lorsque la Chambre d'Assemblée se levait indignée pour protester contre la violation de ses droits, ne les a-t-on pas vus répondre à ces élans superbes de l'indépendance parlementaire par des exceptions à la forme, des points de routine, des questions d'ordre ? Et quand la chambre fut appelée à venir s'entendre congédier au milieu d'une session inachevée, un des leurs était encore debout, les yeux fixés sur la pendule, parlant contre le temps pour étouffer a dernière protestation de la chambre.

Souvenez-vous de cette parole d'un profond politique : " Où finissent les grandes questions commencent les petits partis, " et ne permettez pas au petit parti rouge de faire disparaître dans ses mesquineries, dans sa *politique de bouts de chandelle*, la gravité du problème soulevé par l'escamotage du pouvoir, si audacieusement pratiqué par ses chefs. Il n'est pas ici question d'une misérable taxe de quinze sous, ni du salaire de quelques pauvres employés, ni des dépenses d'un commissaire de chemin de fer, ni même d'un tracé du chemin : ce sont là de petites choses bien dignes d'un parti qui n'a jamais eu dans le pays d'autres points d'appui que le préjugé, ce préjugé vulgaire qui ne vit que de petitesse ; mais il s'agit de choses autrement grandes et sérieuses. Comme je vous le disais en commençant — et je finirai par la même pensée — c'est la liberté du peuple qui est violée, c'est le premier de nos droits qui est menacé. Qu'importent, après tout, certaines fautes d'administration ? Elles sont toujours réparables, lorsque la représentation nationale conserve sur le gouvernement le contrôle légitime que lui attribue la constitution. Ce qui peut être un mal irréparable, c'est l'abandon de ce contrôle, c'est la violation de la souveraineté nationale. Que devient le principe que " *le peuple gouverne*, " s'il est permis à un seul homme d'enlever le gouvernement des mains auxquelles le peuple l'avait confié ?

A tout prix, sauvez ce principe du naufrage ! Qu'il soit pour nous un point de ralliement ! Oublions, un jour au moins, nos divisions locales, nos querelles de clocher, pour nous unir autour du drapeau de la constitution. Que nos cœurs grandissent avec les circonstances, et ne craignons pas de demander à notre passé, à ce passé plein de généreuses luttes, des inspirations pour nous guider dans ce combat nouveau que l'on nous force d'accepter. Le premier qui ait réclamé la responsabilité ministérielle dans ce pays est celui que l'on a appelé le grand Bédard, et celui qui a le plus fait pour introniser chez nous ce régime de la liberté est aussi un des nôtres, Lafontaine aidé de ses nobles amis, Morin et Baldwin. Et vous rappellerai-je le nom de Cartier, continuateur de ce grand œuvre, hier encore notre chef, le vrai type du politique conservateur, prudent et actif, adversaire des démagogues autant que défenseur fidèle des libertés constitutionnelles ? Voilà quels étaient nos gui-

des dans le passé, quels doivent être nos modèles dans le présent.

Messieurs, j'oublie un nom, celui de Papineau,

Lui, le puissant tribun que la foule en démence
Saluait tous les jours d'une clameur immense ? ..

....

Sa voix, sa grande voix aux sublimes colères,
Sa voix qui déchaînait sur les flots populaires
Tant de sarcasme amer et d'éclats triomphants,
Sa voix qui, des tyrans déconcertant l'audace,
Quarante ans proclama les droits de notre race,

....

Vous connaissez cette poésie, dont l'auteur est votre propre député aux Communes d'Ottawa, et je le lui demande à lui-même, comment Papineau a-t-il mérité d'être ainsi chanté par une voix libérale, si ce n'est en luttant corps à corps durant la moitié de sa vie contre des gouverneurs de province, despotes au petit pied qui ne se contentaient pas de régner, mais qui voulaient aussi gouverner à leur guise.

Dans cette lutte, Papineau a bien mérité de la patrie, et, malgré les fautes de sa vie, son souvenir vivra comme celui d'un grand champion des libertés populaires.

Plût à Dieu que le parti libéral qu'il a fondé respectât ses enseignements ! Que dirait donc Papineau, lui, l'expulsé des gouverneurs, s'il voyait maintenant ses héritiers devenus les défenseurs et les complices de l'expulsion de ceux en qui le peuple avait confiance ? Que dirait-il ? Il ferait entendre un de ces accents terribles dont l'écho est venu jusqu'à nous, et s'écrierait :

" Faites taire la voix de Spencer Wood, et laissez parler la grande voix du peuple ! "

Discours prononcé à Lévis, le 1er novembre 1878, définissant le programme du gouvernement. (Extraits.)

Messieurs,

Nous avons combattu avec courage et sincérité et nous vous apportons en ce moment le drapeau enlevé à l'ennemi. Ce drapeau, nous avons le droit de nous l'approprier, et je vous le présente comme celui du nouveau ministère : c'est un drapeau d'union, de conciliation, d'apaisement.

Il y a, Messieurs, un intérêt qui doit primer tous les intérêts de parti, comme tous nos intérêts personnels, c'est celui de l'état. Avant de savoir si le parti conservateur ou le parti libéral gouvernera la province, il importe de connaître si la province sera gouvernée avec intelligence et de manière à garantir à ses habitants la paix et la prospérité.

Je suis homme de parti; je ne passe pas, du moins je le crois, pour reculer devant la lutte, sur quelque terrain qu'on me la présente; mais je sais qu'avant tout il faut à la province un gouvernement capable d'administrer les affaires publiques.

Avons-nous eu ce gouvernement depuis que M. Joly est au pouvoir?

Je laisse à tout homme de bonne foi de faire la réponse. Je vois dans cette assemblée un grand nombre de libéraux, mes adversaires d'hier, mes amis de demain, je l'espère. Or, je me trompe fort si les libéraux eux-mêmes n'ont pas regretté de voir M. Joly soutenu, la plupart du temps, par la seule voix de l'Orateur. Je comprends qu'ils n'aient pas proclamé sur les toits la peine qu'ils éprouvaient; s'ils l'avaient fait, ils auraient peut être manqué à leurs devoirs de bons partisans; mais, quoi qu'il en soit, je crois que l'opinion générale du pays est qu'il n'était guère convenable pour M. Joly de garder le pouvoir dans de telles conditions.

Eh bien! Messieurs, en ma qualité de chef du nouveau gouvernement, je fais appel à la bonne volonté de tous pour m'aider à fortifier une administration dont la seule ambition est de mettre fin au conflit dont nous sommes témoins depuis trop

longtemps et aux embarras financiers dont nous allions être les victimes.

J'ai fait le même appel à M. Pâquet, et j'ai trouvé en lui un homme disposé, comme moi, à étudier les affaires du pays avant celles du parti.

Ici, je touche un point délicat, et je sais que je marche sur un terrain brûlant; mais je désire m'expliquer très franchement devant vous. L'honorable M. Pâquet, en acceptant un portefeuille dans le ministère actuel, a-t-il trahi ses amis ? Non, car je ne sache pas qu'il ait eu à faire l'abandon d'un principe ni d'un seul projet qui intéresse la province ou en particulier le comté qu'il représente.

Permettez-moi de vous le dire, Messieurs, l'empressement que l'on a mis à accuser M. Pâquet de trahison me fait plaisir dans un certain sens, car j'y trouve l'indice d'une réaction spontanée en matière politique. Le parti conservateur a été victime de la trahison. Nous en avons tous recueilli le triste fruit et l'opinion publique s'est émue à juste titre d'un état de choses où les promesses les plus sacrées finissaient par être considérées comme de vains mots. Loin de moi l'idée de réagir contre cette noble indignation, ma vie politique toute entière protesterait contre cette tentative de ma part, mais cependant, Messieurs, il ne faut pas confondre entre la trahison et le devoir.

Vous trahissez quand vous abandonnez lâchement des amis qui auraient raison de compter sur votre appui, vous trahissez lorsque vous frappez votre allié sans le mettre sur ses gardes.

Mais vous faites votre devoir lorsque, après avoir prêté main forte à vos alliés, après leur avoir donné le concours de toute votre énergie et de tout votre talent, vous en arrivez à leur donner des conseils et même à leur faire des remontrances, et lorsque ces remontrances sont mal reçues, lorsque vous êtes convaincu que l'intérêt public réclame votre intervention active, vous accomplissez la dernière partie de votre devoir et, voilà, je le comprends, la chose pénible, en avertissant vos amis que le moment est venu de briser l'alliance. Voilà le devoir que l'honorable M. Pâquet a su accomplir dans l'intérêt public. Et je tiens à vous dire que pour accomplir ce devoir, il n'a eu à sacrifier aucun des principes qu'il a formulés devant vous avec la sincérité et l'éloquence que vous lui connaissez.

Je tiens également à vous dire que moi-même je n'aurais pas voulu demander à l'un des représentants du peuple d'entrer dans le gouvernement en sacrifiant des principes. J'ai tendu la main franchement à M. Pâquet et il m'a tendu la sienne avec la même franchise. Nous nous sommes entendus honnêtement sur les questions d'intérêt public telles que nous les comprenons l'un et l'autre.

Je dois vous dire qu'il m'a été difficile de décider M. Pâquet à accepter un portefeuille. Il comprenait comme moi la nécessité de former une administration qui, tout en sauvegardant les intérêts locaux, rétablirait l'équilibre dans notre budget. Mais il ne m'a pas caché qu'il savait que le parti libéral ou plutôt qu'une portion du parti libéral ne manquerait pas de le dénoncer et dans la presse et sur les hustings comme traître à son pays, et que ces dénonciations, quoique mal fondées, produiraient peut-être un certain effet dans un certain public et seraient par là même une cause de faiblesse pour le nouveau gouvernement.

Je le déclare, Messieurs, j'ai été, tout d'abord, frappé de cette réflexion de la part de M. Pâquet ; j'ai respecté ce scrupule chez lui—mais il m'a semblé ensuite que je devais insister pour obtenir son concours dans la formation d'un ministère dont l'objet principal, dans ma pensée, était de réunir toutes les bonnes volontés pour ramener au milieu de nous la paix si profondément troublée par nos luttes.

M. Pâquet a cédé à mes instances et je suis persuadé qu'en cela il a obéi aux motifs les plus patriotiques. Je lui ai demandé de braver la calomnie et l'injure. Il y a consenti et il vient aujourd'hui soumettre sa conduite au verdict populaire, convaincu, comme je le suis moi-même, que la bonne pensée qui l'a animé trouvera un écho dans le cœur du peuple, et que dans le comté de Lévis, parmi les conservateurs comme parmi les libéraux, il y aura assez d'hommes bien pensants pour juger de sang-froid sa conduite et pour l'approuver.

Quant à moi, Messieurs, aux libéraux je dis : M. Pâquet n'a rien sacrifié, et aux conservateurs, je déclare que M. Pâquet est digne de travailler avec nous. Son talent, son honnêteté, sa droiture bien connus sont pour nous des garanties parfaites.

L'idée qui m'a inspiré en offrant un portefeuille à l'honorable

M. Pâquet a présidé également à la formation du cabinet tout entier. Vous dirai-je que ce cabinet est le meilleur possible? Non, puisque j'en suis moi-même; mais je vous affirme que tous les ministres sont des hommes de bonne volonté. Je vous dirai même tout naïvement que nous ne sommes pas des ambitieux. Chacun de nous était prêt à céder sa place à plus capable que lui; les circonstances seules nous ont imposé la mission que nous avons acceptée. Plusieurs hommes distingués qui font partie de la chambre ou qui en faisaient partie avant les dernières élections avaient, sans doute, plus de droits que nous à diriger les destinées de la province. Si je ne leur ai pas cédé ma place ou si je ne les ai pas associés à l'œuvre que j'ai entreprise, veuillez me croire que j'en suis peiné tout le premier.

Maintenant, Messieurs, vous vous attendez sans doute que je vous dise quel est le programme du nouveau gouvernement. Je suis prêt à répondre à votre attente dans une certaine mesure. Le gouvernement n'est formé que d'hier et je n'ai pu consulter mes collègues sur tous les détails; mais voici ce que je puis vous dire d'une manière générale.

Le gouvernement se propose un double but: d'abord, il nous faut courir au plus pressé, c'est-à-dire prendre les moyens les plus immédiats de mettre l'ordre dans nos finances; ensuite, il faut développer les ressources naturelles du pays, ce qui est un autre moyen de combler le trésor public.

Parmi les premiers moyens, je trouve ceux-ci:

1o Vendre le Chemin de ferdu nord;

2o Formuler certaines réclamations contre le Gouvernement fédéral;

3o Liquider le fonds d'emprunt municipal;

4o Diminuer les dépenses. Cette dernière promesse est tout à fait banale aux yeux d'un grand nombre depuis que la politique d'*économie* et de *retranchement* a été mise à la mode par mes honorables prédécesseurs. Ces derniers, en fait d'économie, avaient promis mer et monde; pour ma part, je vous dirai simplement: nous ferons ce que nous pourrons. Afin d'économiser, nous n'abolirons pas une place ici pour en créer deux là-bas; et même si nous enlevions au Procureur-général son secrétaire pour en donner un au Solliciteur-général, nous n'oserions pas demander aux journaux amis de proclamer que nous

avons sauvé la province de la banqueroute. Mais si nous trouvons quelques réformes à opérer dans le service public ; si, en particulier, nous trouvons qu'il est possible de diminuer les dépenses du Conseil législatif, nous ne faillirons pas à notre devoir.

Quant aux moyens à prendre pour développer les ressources du pays, nous aurons à étudier les suivants entre autres :

1o Encourager la fabrication du sucre de betterave;

2o Encourager la fabrication du fromage;

3o Encourager l'exploitation de nos mines de phosphates;

4o Reviser les lois générales sur les mines ;

Nous avons un système d'instruction publique qui, bien que n'étant pas encore parfait, a déjà donné des résultats étonnants. En conséquence, le gouvernement ne se propose pas de changer l'organisation actuelle, et il croit qu'en laissant cette organisation suivre son cours régulier, il contribue encore d'une manière certaine au développement des forces vives de la nation.

Voilà, Messieurs, notre programme dans ses lignes générales. Je crois qu'il répond aux vœux de la très grande majorité des électeurs de cette province.

Discours prononcé au concert du Club Cartier, à Montréal, le 3 décembre 1880.

Votre éloquence, Monsieur le président, nous a ravis et transportés dans un royaume meilleur que celui que nous croyons habiter, puisque, d'après la place qui m'a été assignée, le Premier est le dernier.

Si j'étais à la Chambre de Québec, mon ami, l'ex-commissaire des terres de la Couronne, le député de St-Jean, dirait que je lui ai volé un calembour. Je ne lui en tiendrais pas rancune ; personne, du reste, ne serait étonné, car on sait que ces malheureux conservateurs n'ont jamais fait de leur vie autre chose que voler les libéraux.

Mais une chose qu'ils n'ont pas volée, c'est le pouvoir ; ils l'ont gagné et rudement gagné. Ils n'ont jamais requis le vote despotique de l'autorité souveraine pour justifier une usurpation odieuse ; ils ont demandé au peuple de leur donner l'autorité que le peuple a le droit de leur donner, et cette autorité ils l'exercent pour le bien du peuple, et avec l'assentiment du peuple.

Monsieur le président, je ne serais cru de personne si je disais que je suis venu ici ce soir sans préparation, et pourtant je dirais la vérité. C'est ce qui arrive aux hommes politiques ; c'est souvent quand ils disent le plus vrai qu'on les croit le moins.

Je suis venu sans autre préparation que l'accord sympathique de ma pensée avec la vôtre, certain d'avance que la parole répondrait à l'appel du cœur.

Je suis venu, Monsieur le président, vous remercier, vous féliciter, vous encourager, vous conseiller.

Je n'ai peut-être pas le droit de vous parler comme un ancien, bien qu'il y ait déjà vingt-un ans, dans ce mois même, que je suis entré dans l'arène politique, que j'ai goûté à cette vie d'amertume qui ne laisse guère qu'une consolation, grande, il est vrai, pour celui qui songe à la postérité, mais bien vaine

au milieu du combat : celle de croire que peut-être quand vous ne serez plus, quand les passions politiques se seront refroidies comme votre cendre portée en terre, on reconnaîtra que vous avez voulu faire et que vous avez fait le bien.

Celui dont votre club porte le nom, n'a eu que cette consolation.

Il est tombé sous les coups de l'ingratitude, il a été maltraité, méconnu, incompris. C'est après que la mort nous l'eût ravi que son pays lui a rendu justice, que ses ennemis même ont reconnu que son départ laissait un vide dans la nation ; qu'il avait été un grand citoyen, aimant son pays et mourant, comme il avait vécu, pour lui.

Je viens ici, Monsieur le Président, comme représentant de la province de Québec. Sur mes épaules on a placé un fardeau bien lourd. Notre province occupe dans la Confédération une position aussi importante que délicate. Dans ces grandes luttes pacifiques qui vont se livrer sur le territoire immense qui comprend toute la partie nord du continent américain, d'un océan à l'autre, le rôle de la province de Québec est un rôle important, un rôle difficile.. C'est à moi et à mes collègues dans le gouvernement qu'est dévolu le devoir, la tâche ardue de représenter cette province, et de lui garder, au milieu des autres provinces qui forment la confédération, la place à laquelle elle a droit ; et cette place, Monsieur le Président, je n'hésite pas à le dire, c'est la première.

C'est sur nos bords que la civilisation est d'abord apparue, avec la France. C'est par la route de notre fleuve que la liberté nous est venue de l'Angleterre. C'est par les Normands de Québec que les Saxons du Canada ont reçu ces leçons de liberté constitutionnelle que les Saxons d'Angleterre avaient appris des Normands qui venaient de France.

On s'est bien battu sur cette terre de Québec. Pendant au-delà d'un demi siècle, les deux plus puissantes nations du monde se sont rencontrées sur ces champs héroïques pour savoir laquelle des deux y serait maîtresse. La France, un jour d'oubli, un jour de malheur pour elle, nous a laissés sans défense ; et ceux de ses derniers enfants qui sont morts pour nous en héros, ont laissé sur cette grande terre de Québec des hommes qui ont gardé leur mémoire et le souvenir de leurs vertus ; des hommes

qui ont fait de ce petit peuple de 60,000 âmes au moment de la conquête, une nation d'un million et un quart de Canadiens-Français, auxquels trois à quatre cent mille frères aimés, disséminés dans les Etats-Unis d'Amérique, sont prêts à venir porter secours, si jamais l'occasion s'en présente.

C'est cette province de Québec qui aujourd'hui m'a délégué pour venir ici vous féliciter sur l'organisation de votre société, sur vos travaux, sur le courage qui vous anime, sur cet esprit d'harmonie qui vous fait marcher la main dans la main avec vos compatriotes parlant une autre langue, harmonie qui nous procure, en ce moment, cette double jouissance, d'entendre les plus éloquents de nos jeunes compatriotes d'une autre origine venir ici lutter d'éloquence et de patriotisme avec vous.

Oui, Monsieur le président, j'ai été heureux de voir, par la manière dont on a répondu à l'invitation du Club Cartier, la bonne entente qui existe entre tous mes compatriotes et je suis venu vous dire, au nom de la province de Québec, de rester unis, de rester laborieux, de rester disciplinés et soumis comme vous l'êtes.

La jeunesse quelquefois s'égare ; la jeunesse quelquefois s'oublie ; dans l'enthousiasme du triomphe, elle peut croire que c'est elle qui doit donner la vraie note des aspirations de la nation. Il ne faut pas trop la blâmer ; c'est l'exubérance de son dévouement qui parle. Et s'il est un homme qui admire ces dévouements, même avec leurs fautes, c'est bien moi. Mais la sympathie que j'ai pour ces guerriers de la jeunesse me permet de leur dire ; prenez garde ! quand le mot d'ordre sera lancé, quand les chefs paraîtront et qu'ils donneront le commandement, rappelez-vous une chose : il n'y a pas d'armée si brave qu'elle soit, qui puisse gagner une bataille contre un ennemi aguerri, si elle n'est pas disciplinée ; rappelez-vous cette maxime que pour savoir bien commander il faut avoir su bien obéir.

Pendant quinze ans j'ai fait la lutte comme vous, obéissant aux chefs, murmurant quelquefois, comme ces vieux grognards de la grande armée qui rechignaient au bivouac, mais qui, devant l'ennemi, savaient vaincre ou mourir sur un ordre de leur chef. J'ai fait cette guerre comme vous, avec moins de talent que vous, mais en montrant toujours l'exemple de la

discipline, de la soumission aux chefs. On ne discute pas plus un ordre de son capitaine que de son colonel ou de son général ; on obéit d'abord, ce n'est que lorsque la victoire est gagnée, qu'on peut demander si l'on n'aurait pas pu faire encore mieux que l'on a fait ; mais on a la victoire et l'ennemi est en fuite.

Cette doctrine n'est pas nouvelle, vous l'avez pratiquée avant aujourd'hui et vous la pratiquerez dans les combats que vous aurez à livrer à l'avenir. Il faut avoir une confiance entière en ceux qui nous représentent dans les grands conseils de la nation. C'est là l'appui dont nos chefs ont besoin ; il faut croire en eux, en leur parole. Il faut toute votre confiance au chef que vous avez entendu ce soir, et sur les épaules duquel est tombé le manteau de sir George Etienne Cartier, celui qui fut si longtemps et si bien le vrai représentant de la province de Québec. De vous, de votre dévouement dépendra en grande partie que ce manteau soit noblement porté.

Il ne faut pas oublier que vos chefs ont encore de rudes travaux à faire.

On me dira peut-être, Monsieur le président, que tout le monde s'entend bien, que les finances sont dans une situation prospère, que nos exportations augmentent considérablement, c'est-à-dire que la balance du commerce se déclare de plus en plus en notre faveur, que nous allons ouvrir à l'émigration européenne notre territoire du Nord-Ouest, que les revenus provenant de l'impulsion donnée au commerce par cette éclosion de tout un monde qui s'ouvre aux nations de l'Europe, seront suffisants pour payer la dette créée par la construction du chemin de fer du Pacifique.

Cela est vrai, mais dans la grande marche de la Confédération, mais dans cet immense progrès, il faut conserver à la province de Québec la place qui lui appartient, et c'est à vous, jeunes gens, que cette œuvre incombe. Pardonnez-moi, Messieurs, si je vous appelle jeunes gens. Je ne suis pas un vétéran, mais je puis parler de jeunes gens à ceux qui ont dix ans de service de moins que moi. C'est à vous qu'est dévolue cette tâche, à vous, je devrais dire, à nous.

Dans cette marche de progrès, dans cette marche de la civilisation, que devons-nous faire ? Nous devons garder notre

rang, et notre rang, je l'ai déjà dit, est le premier. La province de Québec est glorieuse par son passé, elle est fière de son présent, elle est confiante dans son avenir. Mais pour accomplir sa destinée il faut qu'elle soit unie.

Je prononce là un mot qui peut paraître une hérésie polilique. Pour moi, c'est la vérité du jour, c'est le mot d'ordre de l'avenir, c'est le secret de notre destinée, et je suis sûr que tout le corps électoral est avec moi quand je parle ainsi. Messieurs, que fait la nation qui veut se protéger contre des voisins qui pourraient devenir ses ennemis ; elle s'arme, elle paie les dépenses d'un budget militaire. Notre province n'a pas de budget militaire à payer comme les nations européennes ; son armée est une armée pacifique, elle n'a pas besoin de soldats qui ne rapportent rien à l'état et qui font souffrir les industries. Mais il faut qu'elle défraie son budget, non pas à faire des soldats, mais à payer sa gloire future ; c'est-à-dire, il faut qu'elle fasse les sacrifices nécessaires pour pouvoir lutter avec avantage contre ses voisins. Cette lutte ne se fera pas par la guerre, mais par le progrès, par l'industrie, par la liberté des institutions. Voilà pourquoi je vous dis : Soyons unis !

Je l'ai dit, ce mot, quand j'ai été appelé par le représentant de la Souveraine, à prendre dans mes mains les rênes du gouvernement de la province ; je l'ai répété, le lendemain du jour où j'étais appelé au pouvoir ; la politique de mon gouvernement sera une politique d'apaisement, de conciliation et de progrès.

Nous avons demandé à tous les hommes de bonne volonté de se joindre à nous et de nous prêter main forte. C'est là le rôle que le gouvernement de Québec s'est cru appelé à prendre et qu'il a essayé de remplir.

Il y a dans le parti conservateur des traditions et des doctrines. Ces traditions et ces doctrines sont loin de poser l'exclusion des autres et l'entretien des haines comme une condition de son existence. Au contraire le parti conservateur se vante d'être le parti de l'ordre et de la paix ; et ce n'est pas pour lui qu'il recherche la direction des affaires, mais pour le pays dont il protège les intérêts. On ne saurait prétendre que l'union des esprits est contraire à quelques principes religieux, sociaux ou politiques. L'harmonie est un commandement divin,

un élément de perfection sociale et un gage de force politique. Sans doute qu'il y a à lutter dans le monde contre toutes les idées fausses et toutes les pratiques condamnables, et je ne voudrais pas d'une paix qui fût la trahison ou la lâcheté ; car il ne peut y avoir de compromis avec les mauvais principes. Mais nous avons besoin de toutes nos forces pour prendre dans la Confédération le rang et l'importance que nous devons avoir et pour appliquer notre énergie au développement des ressources nationales, qui sont immenses.

Voici les capitaux étrangers qui, pour la première fois peut-être, prennent le chemin de la province de Québec. Ce courant ne s'établira réellement que si les choses vont bien et que notre état politique inspire de la confiance aux capitalistes européens. Il y a assez, là seulement, pour absorber toute notre puissance d'action ; et, plutôt que de nous déchirer en luttes stériles, mettons-nous à acquérir ces armes de la richesse qui sont si utiles dans les grandes luttes.

A vous, jeunes gens, les chefs de l'avenir, de préparer ces bienfaisants résultats dont vous jouirez plus que nous autres, Je vous souhaite surtout de ne pas connaître ces heures sombres où l'on reste écrasé sous le fardeau de sa propre responsabilité ; alors que l'on retrouve sa province, sa patrie, pauvre, isolée, mal vue peut-être des autres, manquant d'encouragement, de sympathie et de moyens d'action, prête à tomber dans l'abîme, et sur les bords même de cet abîme encore enserrée dans les étreintes d'une lutte fratricide. Moi, je l'ai vue, ma belle province de Québec, déchirée par les haînes les plus violentes et tourmentée par les besoins les plus impérieux. Je voyais partout autour de moi, sous le sol que je foulais, dans ces immenses forêts qui font notre orgueil, dans ces terres d'une intarissable fécondité, dans ce majestueux St-Laurent qui est la clef du Canada ; dans ces âmes bien trempées, cette remarquable intelligence, ces bras infatigables, je voyais, dis-je, des promesses de grandeur et de puissance pour mon pays, tandis que la réalité ne m'offrait par contre, que des ruines, que de la misère et de l'impuissance. Au milieu de cette abondance inexploitée, j'ai vu, comme dans un épouvantable cauchemar, briller les lueurs fauves de la banqueroute et c'est alors que, recueillant tout ce qui me restait de force et de courage,

j'ai poussé le cri de désespoir qui était le cri du salut. J'ai appelé autour de moi tous les hommes de bonne volonté. Et les hommes de bonne volonté sont venus ; et pour l'honneur de ma province, j'ose croire que d'autres encore comprendront la sincérité de mes vues, l'honnêteté de mes motifs, et montreront que chez les hommes à idées larges le patriotisme sait étouffer à temps l'esprit de parti.

Je vous l'assure, la situation était difficile, et il nous fallait de l'audace pour entreprendre notre réhabilitation financière, car nous devions avant tout rétablir notre crédit. Ce fut le premier mot de mon programme. Messieurs, je ne puis pas faire ici l'éloge de mon gouvernement, mais ce que j'ai promis a été accompli. Demandez ce que vaut maintenant, à Londres, le crédit de la province. Un ami me disait ces jours-ci : " Pouvez-vous m'enseigner où je trouverai des effets, des bons de la province de Québec ; je voudrais en acheter et je serais content de payer un peu au-dessus du pair." Je lui répondis qu'il pourrait en trouver aux Etats-Unis. " Oui, répliqua-t-il, mais les Américains ne nous les vendent qu'à $1\frac{3}{4}$ ou 2 pour cent de prime, et c'est trop pour moi quoique ce ne soit pas trop pour les bons de la province." Voilà où en est notre crédit aujourd'hui.

Le rétablissement de notre situation financière est opéré. Et comment, Messieurs ? Comme chef du gouvernement de la province de Québec, j'ai fait appel à une puissante institution monétaire, la plus puissante que nous ayons ici ; elle m'a refusé. Je lui demandais des termes raisonnables, et elle m'a offert des termes que je n'ai pu accepter. J'ai alors demandé à l'honorable Trésorier-provincial s'il pourrait emprunter à Londres. L'honorable Trésorier m'a répondu : " Je puis avoir telle somme pour nos bons." Je lui dis que je croyais pouvoir obtenir mieux, et j'ai eu beaucoup mieux en effet. Non seulement j'ai trouvé un meilleur prix pour nos bons, mais j'ai eu la bonne fortune d'ouvrir un marché nouveau à la province de Québec, d'attirer vers elle un capital qui ne la connaissait pas encore ! Les bons de la province ont été cotés à 106 et 107 en Angleterre et ils valent aujourd'hui 102 et 103 à New-York.

Et cette opération, Messieurs, nous a valu encore l'établissement, chez nous, du Crédit-foncier. Cette institution est ap-

pelée à faire toute une révolution dans la province de Québec, et la province de Québec doit la défendre. Elle doit voir à ce que cette grande institution ne soit pas attaquée, ne soit pas détruite dans son germe, afin qu'elle puisse porter les fruits que nous sommes en droit d'attendre d'elle. C'est encore à vous, Messieurs du Club Cartier, que revient cette défense, c'est un des rôles que vous aurez à jouer, et j'espère que là comme ailleurs, le succès couronnera vos efforts.

J'avais promis que nous ferions, non pas en paroles, mais en action, une réduction dans les dépenses du gouvernement; nous l'avons faite. J'en ai personnellement été très peiné à cause des amis qui devaient en souffrir, mais nous n'avons pas hésité à faire cette réduction des dépenses, dans les bureaux de l'Assemblée législative et du Conseil législatif. Nous l'avons faite à regret, mais nous l'avons faite; quelles que soient nos sympathies personnelles, nous ne les avons jamais laissées commander à nos consciences.

Il nous fallait tout mettre en ordre après le bouleversement qui avait suivi le coup d'état du 2 mars 1878; nous avons commencé à le faire, et nous avons confiance que nous réussirons. Voilà pourquoi, Messieurs, je vous dis avec tant de conviction, avec tant d'anxiété: " Unissons-nous pour profiter de ce qui nous arrive, car le rôle de notre province est aujourd'hui si beau et l'avenir si brillant!" Ceux qui peuvent nous aider nous connaissent maintenant. Ils savent que nous sommes vigoureux, industrieux, laborieux et honnêtes, et qu'en développant nos ressources, ils serviront leurs propres intérêts. Cette première partie du travail est faite. L'emprunt français et le Crédit-foncier sont des œuvres éloquentes, et je vous le dis, Messieurs, avec toute l'intensité du sentiment dont je suis capable, et soyez sûrs que j'en suis bien profondément pénétré, reléguons à l'arrière-plan ces luttes violentes que nous aimons peut être, mais qui sont stériles, pour mieux nous occuper de ces mille intérêts sans lesquels un peuple ne peut grandir et dont les autres provinces savent si bien s'occuper. Cette fin ne peut être obtenue qu'avec le concours des jeunes gens, toujours généreux dans leur enthousiasme irrésistible, dans leur fougue, toujours armés pour

le combat et qui iront jeter le désarroi dans les rangs de l'ennemi, s'il veut entraver cette grande entreprise.

J'ai soulevé le voile qui cache l'avenir de la province de Québec. Me serait-il permis d'y jeter un coup d'œil en passant ? Non seulement c'est l'agriculture qui prend un nouvel essor, mais je vois toute une révolution dans l'industrie. Il est vrai que la législature provinciale n'a pas le contrôle des intérêts industriels. Cependant nous avons créé l'industrie des phosphates, qui commence à s'établir.

Nous voulons doter aussi le pays de deux industries purement agricoles, la manufacture du sucre de betterave, produit du sol, et la manufacture des engrais artificiels qui sera la régénération du sol. Le gouvernement de la province de Québec encouragera toutes les manufactures de la province de Québec pour aider nos amis d'Ottawa à nous conserver la place qui nous appartient dans la confédération et à continuer l'œuvre de notre ancien chef, sir George Etienne Cartier.

Messieurs, je ne voudrais pas faire passer un nuage sur les figures riantes et sympathiques qui m'encouragent en ce moment, mais je ne puis me dispenser de vous parler de mon ancien ami, de ce maître qui était tout pour moi, de celui dont je suivrai toujours les conseils, et que j'essaierai toujours de suivre, de loin peut-être, mais d'aussi moins loin que je pourrai, de sir George Etienne Cartier. Voilà un homme, Messieurs, qui a droit à l'admiration, qui a droit au souvenir, à la reconnaissance de ses compatriotes.

On lui a donné des éloges, il les méritait, et personne ne le reconnaît plus que vous. Et n'a-t-il pas eu pour unique pensée l'union, la conciliation parmi ses compatriotes ? N'était-ce pas le but de sa vie ? Ses aspirations n'ont-elles pas été résumées dans ces lignes sorties de sa plume : " Avant tout, soyons Canadiens."

Avant tout, soyons de notre province, soyons ce que nous devons être ; soyons les hommes de notre pays, avant d'être ceux de notre parti.

La vie qu'il a menée a été toute de travail, toute d'abnégation ; nous avons triomphé par lui, et ce n'est qu'après sa mort qu'on a reconnu son mérite, qu'on s'est aperçu que c'était un grand homme.

Celui qui vous a parlé tout à l'heure, qui a passé des années dans la politique à côté de cet homme illustre et qui lui succède aujourd'hui, pourrait vous dire les déboires qu'il a recueillis.

L'homme politique ne jouit d'aucun succès ; sa vie est une lutte pleine d'amertume, et si je ne craignais d'attrister le sympathique auditoire que j'ai devant moi, je réciterais quelques vers qui semblent avoir été écrits pour le grand patron de votre club.

Ecoutez :

....
..... ministre, il prodigue et ses nuits et ses jours ;
Orateur, il entasse efforts, travaux, discours ;
Il marche, il lutte. Hélas ! l'injure ardente et triste,
A chaque pas qu'il fait, se transforme et persiste.
Nul abri. Ce serait un ennemi public,
Un monstre fabuleux, dragon ou basilic,
Qu'il serait moins traqué de toutes les manières,
Moins entouré de gens armés de grosses pierres,
Moins haï.—Pour eux tous et pour ceux qui viendront,
Il va semant la gloire, il recueille l'affront.
Le progrès est son but, le bien est sa boussole ;
Pilote, sur l'avant du navire il s'isole ;
Le marin, pour dompter les vents et les courants,
Met tour à tour le cap sur des points différents,
Et, pour mieux arriver, dévie en apparence.
Il fait de même ; aussi blâme et cris ; l'ignorance
Sait tout, dénonce tout : il allait vers le nord,
Il avait tort ; il va vers le sud, il a tort.
Si le temps devient noir, que de rage et de joie !
Cependant, sous le faix, sa tête à la fin ploie,
L'âge vient ; il couvait un mal profond et lent,
Il meurt. L'envie alors, ce démon vigilant,
Accourt, le reconnaît, lui ferme la paupière,
Prend soin de le clouer de ses mains dans sa bière ;
Se penche, écoute, épie en cette sombre nuit,
S'il est vraiment bien mort, s'il ne fait pas de bruit ;
S'il ne peut plus savoir de quel nom on le nomme
Et, s'essuyant les yeux, dit : C'était un grand homme !

Oui, c'était un grand homme. On l'a insulté, on l'a vilipendé, on l'a méconnu pendant sa vie, et quand il a été cloué dans sa bière, on s'est écrié en s'essuyant les yeux : C'était un grand

homme. On ne l'avait pas compris, et sur les hustings politiques, vous avez entendu ses anciens dénonciateurs vous dire, à vous, qui descendez de lui, à vous qui suivez ses traces : " Cartier était un grand homme ; vous, vous êtes des pygmées, vous ne connaissiez pas ses tendances, vous ignoriez ses idées, vous ne l'avez jamais connu."

Au nom de ce grand homme, au nom de sir Georges Etienne Cartier, cessons donc ces luttes stériles, rallions nous donc autour de ceux qui veulent si ardemment le bien de notre pays. Nous voulons que dans cette lutte du progrès que les circonstances nous offrent, tout le monde s'unisse et s'entende. Nous voulons que tout le monde aide la province de Québec à accomplir ses destinées. Un jour viendra, et il est proche, où il faudra que la province de Québec soit une, ou elle ne sera rien du tout. Je ne demande à personne de faire des concessions de principes, de renoncer à des convictions chères ; tout ce que je demande, c'est la bonne volonté et l'appui cordial de tout le monde. Que l'on soit bien convaincu que mes paroles ne sont pas une manœuvre politique. Non, je ne veux qu'une chose, une chose qui devra s'accomplir, c'est que pour la province de Québec, avant tout, en dépit de tout et malgré tout, nous soyons Canadiens.

Nous avons fait l'apaisement, prenons maintenant pour devise : " le progrès dans la paix," cette " tranquillité de l'ordre." Serrons nos rangs pour les luttes de l'avenir ; n'oublions pas qu'être prêts pour la guerre est une garantie de paix :

Si vis pacem, para bellum.

Nous avons à conserver à la province de Québec sa place dans la confédération, cette province de Québec, si fière de son passé, si confiante dans son présent et si assurée de son avenir, pourvu qu'elle reste unie. C'est par là que notre province retiendra son rang, et vous, Messieurs, vous verrez la page brillante qu'il sera donné à une nation comme la nôtre d'écrire dans l'histoire de l'Amérique.

Discours prononcé le 8 janvier 1880, au banquet donné a l'honorable J. A. Chapleau, par le "Junior conservative club" de Montréal.

Monsieur le Président, Messieurs,

En me levant pour répondre à la santé qui a été proposée par votre digne président, je me sens tout à la fois fier et surpris. Je suis fier de cette grande démonstration qu'on me fait; je suis fier de cette réception grandiose, non pas parce qu'elle est adressée à moimême, mais surtout au parti libéral-conservateur de la province de Québec dont je suis un des humbles membres. Je suis fier d'appartenir au grand parti conservateur auquel j'ai dévoué toute mon énergie et tous mes efforts, durant les vingt années qui viennent de s'écouler. Je suis fier de voir les témoignages de sympathie que mes collègues et moi avons reçus d'une extrémité de la province à l'autre, et j'attribue le succès du parti à vous, Messieurs, à l'énergie et aux efforts que vous avez déployés. Le souvenir de cette grande démonstration ne s'effacera jamais de mon souvenir, non qu'elle s'adresse à moi personnellement, mais je considère que c'est plutôt à la province de Québec, à mes amis, à mon pays.

J'ai dit en commençant que vous me prenez par surprise, M. le président, et voici pourquoi. Je comprends bien que les conservateurs de la métropole du Canada se sont réunis pour souhaiter succès au gouvernement, et non à moi-même; en ceci rien ne m'étonne; mais ce qu'il y a de remarquable, c'est de constater que les efforts de mes adversaires pour détruire mon caractère, tant dans ma vie publique que dans ma vie privée, n'ont eu d'autres résultats que de réunir ici, ce soir, l'élite de la société de la province de Québec.

Voilà vingt ans que je combats les ennemis du parti auquel j'appartiens et que je considère comme les ennemis de la province, les ennemis de mon pays; et voilà pourquoi je leur ai fait

une guerre acharnée; je ne m'en repens pas et le jour viendra où ceux contre lesquels j'ai lutté me rendront le témoignage qu'en ce faisant, j'ai agi de bonne foi. Parmi eux, il s'en trouve beaucoup dont j'ai été l'adversaire, qui s'unissent maintenant à moi pour promouvoir le bonheur de la province de Québec. Messieurs du *Junior Conservative Club*, j'accepte vos applaudissements avec plaisir et avec orgueil parceque je sais que vous partagez avec moi les honneurs du triomphe. Vous devez partager avec moi, parce que vous, la jeunesse de cette province et de cette ville, avez contribué pour beaucoup au triomphe de la cause du grand parti libéral-conservateur dans la province de Québec.

C'est vous, Messieurs, qui êtes l'avant-garde de la grande armée conservatrice, attendant que le moment se présente pour vous, comme malheureusement il s'est présenté pour moi, où une responsabilité plus grande vous sera dévolue, où vous serez la vieille garde, les généraux et les officiers commandants de notre grand parti. Messieurs, ce succès vous appartient. Je me sens chez moi au milieu de vous.

Le temps n'est pas encore éloigné où, jeune homme, je partais à chaque campagne politique avec une bourse légère, mais ayant en revanche un bagage politique considérable, pour combattre les ennemis de notre parti. Dernièrement j'étais au club Cartier, aujourd'hui je suis au *Junior Conservative Club*, et je me sens avec des amis. Je ne crains pas de dire que ces deux associations, étant unies comme elles le sont actuellement, sont une garantie du succès des conservateurs, une garantie du succès politique futur de la province de Québec et du Canada.

Notre province est peut-être la plus difficile à gouverner de toute la confédération, et cette tâche exige le concours de nos hommes les plus éminents pour être remplie avec succès.

Nous sommes divisés quant aux croyances. Nous sommes aussi divisés quant à la nationalité, et ces deux éléments doivent être réconciliés. Si l'on voulait s'entendre, cette tâche deviendrait facile, et cette tâche je l'ai entreprise dans cette province où je suis né. Dès ses commencements, Québec eut à traverser de grandes difficultés. La population se composait presque totalement de Canadiens-français, et pour que cette pro-

vince devint une colonie anglaise, il a fallu surmonter des obstacles sérieux.

Nous avons été abandonnés à nous-mêmes, sans secours, par une cour de philosophes et de libertins, malgré les efforts d'un grand pays et d'une grande nation pour soutenir les combats qu'elle livrait alors dans l'Amérique du nord. Si je m'exprime en termes sévères en parlant de ce que nous sommes habitués à louanger, de notre mère-patrie, ce n'est nullement pour déprécier nos ancêtres dans cette province du Canada, parce que les familles qui ont fondé la Nouvelle-France et qui ont livré les derniers combats sont des plus honorables familles françaises qui aient existé. Elles ont reçu de leurs ennemis mêmes le témoignage de cette honorabilité, car jamais la délicatesse française n'a eu de plus grands admirateurs que parmi ceux qui ont fait la conquête de ce pays en 1760. Oui, M. le président, au commencement de notre histoire nous avons eu des difficultés; nous n'étions que quelques milliers et l'on nous a délaissés; nous n'avions aucune tradition; nous étions abandonnés. La fusion de deux races lorsque l'une est une nation conquise et l'autre un peuple conquérant, est une tâche difficile à accomplir. Nos ancêtres l'ont entreprise, et le succès a couronné leurs efforts. Ils ont lutté pour leur liberté, ils ont lutté pour leur religion qui leur avait été garantie par les traités conclus après la conquête, et cette lutte, ils l'ont soutenue pendant des années jusqu'à ce qu'enfin les savants hommes d'état de l'Angleterre reconnussent que la meilleure politique à suivre dans l'Amérique du nord était de réconcilier ces deux éléments de race et de religion. Nous en avons une preuve éloquente dans les actes de 1774 et 1791 qui accordèrent à la population française du Bas-Canada tout ce que les traités leur avaient garanti. Mais, M. le président, ils appartenaient à la grande race française, ils étaient vaillants et généreux; et l'Angleterre fut récompensée par la loyauté de ses nouveaux sujets lorsqu'elle voulut ramener à l'obéissance ses colonies rebelles dans la Nouvelle-Angleterre.

Les colons canadiens-français dont la conquête était toute récente, repoussèrent les promesses fallacieuses auxquelles avaient succombé leurs compatriotes en 1775. Permettez-moi de vous lire les remarques faites à ce sujet, il y a quelques

années, par le brave chevalier qui est à ma droite, sir Charles Tupper :

" Qu'un certain nombre de personnes en Canada aient combattu longtemps pour leurs privilèges constitutionnels, qui ont été libéralement accordés depuis, admettons-le, mais l'accusation de manque de loyauté a été démentie par toute notre histoire. Dès 1776, les avances de Franklin, Chase et Carroll, envoyés par les états révoltés pour affaiblir chez les Canadiens leur sentiment de fidélité à l'Angleterre, furent sans succès et ces émissaires furent forcés de retourner dans leur pays sans avoir pu atteindre leur but

" Les luttes de 1812, 1813 et 1814—lors de l'envahissement général du Canada—ont démontré le courage indomptable et la loyauté des Canadiens qui, refusant les offres de l'ennemi, le refoulèrent en dehors des frontières, sauvant encore cette fois, le Canada menacé."

Oui, M. le Président, nous voulions obtenir ce que l'Angleterre pouvait nous donner : un gouvernement responsable. Il a fallu attendre pour l'obtenir. Je le dis avec orgueil pour ma nationalité; le premier homme qui préconisa le système du gouvernement responsable en Bas Canada, fut M. Pierre Bédard, un Canadien-français. Il ne réussit pas d'abord, mais il rencontra quelques années après, un homme à l'âme patriotique qui osa réclamer de l'Angleterre les privilèges du pays et lui demander de nous mettre sur le même pied que les sujets britanniques : j'ai nommé M. Robert Baldwin qui trouva un secondeur dans M. Lafontaine.

Ces deux hommes illustres avaient étudié l'histoire de leur pays, ils connaissaient à fond les luttes qui avaient eu lieu entre les deux races; connaissant les difficultés du passé, ils prévoyaient les résultats heureux qu'amènerait l'union des deux races jouissant des libertés que nous possédons aujourd'hui. Ils savaient d'avance les grandes choses que pouvait accomplir dans l'Amérique du ord, l'union des descendants des deux plus grandes nations de l'univers.

Voisins d'une république jeune et prospère, ils voyaient d'avance dans les résultats de cette alliance la paix, la prospérité et la gloire de l'empire britannique. On dit qu'ils étaient inspirés par ces vers du grand poëte Shakespeare, dans la tra-

gédie de Henri V, où le roi de France accorde la main de sa fille au roi d'Angleterre et où il dit :

Take her, fair son, and from her blood raise up
Issue to me, that the contending Kingdoms
Of France and England, whose very shores look pale
With envy of each other's happiness,
May cease their hatred; and this dear conjunction
Plant neighbourhood and Christian-like accord
In their sweet bosoms; that never war advance
His bleeding sword 'twixt England and fair France.

C'était là le rêve sublime de Lafontaine et de Baldwin, et je suis convaincu que ce rêve se réalisera; que nous verrons ces deux races, nobles toutes deux, s'aimer et se respecter réciproquement.

Baldwin et Lafontaine ont eu de nobles successeurs. Je regrette, et je crois que tous mes amis ici présents regrettent comme moi, l'absence de notre bien-aimé, de notre honoré, chef que nous posséderons encore longtemps, je l'espère, le très honorable sir John A. Macdonald. C'est sur ses épaules qu'est tombé le manteau de Baldwin et de Lafontaine, ou pour m'exprimer plus clairement, il l'a reçu de ces deux vétérans de nos victoires politiques passées, et il l'a noblement porté depuis cette époque pendant une carrière politique de 35 ans, dont il a passé vingt-cinq au pouvoir, s'efforçant d'établir ce que ses successeurs, ce que vous, messieurs du *Junior Conservative Club*, essayez d'accomplir, une union réelle et sympathique des deux races de cette confédération. De concert avec son ami — son frère siamois comme il l'appelait—le grand patriote et homme d'état sir George E. Cartier, il a travaillé constamment à atteindre ce but. L'un d'eux a été accusé de trahir ses compatriotes au profit de l'élément français, et l'autre a été accusé de trahison envers les siens en faveur des Anglais, ce qui prouve clairement que tous deux étaient dans la bonne voie, et que tous deux travaillaient ardemment pour leur pays. L'histoire, qui doit être impartiale et qui doit au moins être véridique lorsqu'elle parle d'un citoyen qui n'est plus, a été contrainte de dire que l'homme d'état que nous avons perdu avait fait son devoir sous ce rapport, et une des pages de l'histoire politique du Canada qui sera la moins révoquée en doute à ce sujet a été

écrite — au moins en partie — par un jeune homme sur les épaules duquel l'on a dit aussi que le manteau de Baldwin était tombé. Je veux parler de l'honorable M. Laurier. Il a proclamé que sir George Cartier avait été un grand patriote, mais que les conservateurs d'aujourd'hui n'étaient pas ses descendants en politique et qu'ils avaient renié ses traditions. Nous nions cet avancé, et nous espérons que lui-même continuera les traditions de sir George Cartier et de l'ami de sir George, sir John A. Macdonald. La jeunesse qui aime son pays et veut le faire prospérer, peut s'unir pour continuer les traditions de l'ancien parti libéral du Canada.

Vous êtes tous anxieux, j'imagine, de savoir quelle est la politique du gouvernement dont je suis le premier-ministre, quels sont nos principes, quel est notre programme.

Il a été dit, je crois, dans le commencement, que nous étions un gouvernement de conciliation, de modération et de paix. Nous sommes par dessus tout un gouvernement de modération. Nous sommes aussi discrets qu'un gouvernement peut l'être et la seule chose que je puis faire est celle-ci. On vous a dit beaucoup de choses à propos des mots : "Modération et conciliation." Vous savez que certaines personnes ont trouvé l'expression mauvaise, mais ce qu'il y a de certain c'est qu'elle n'a pas été employée pour satisfaire quelques individus. Le mot "conciliation" avait été prononcé et la masse intelligente des électeurs de la province de Québec l'avait compris et apprécié avant que nous en eussions fait la partie première de notre programme. Nous eûmes à combattre longtemps. L'esprit de parti était soulevé dans la province de Québec et c'est dans la dernière lutte qu'il se montra avec le plus d'acharnement et de violence. Dans le mois de mars 1878, la province de Québec fut le théâtre d'un malheureux et pénible événement. Le coup ne partit pas d'ici, il fut porté d'Ottawa. Le gouvernement MacKenzie existait alors. Le vaste projet de la protection avait été placé à la face du pays. L'importation continue des marchandises américaines sur nos marchés ruinait nos manufactures, diminuait la fortune nationale et laissait l'ouvrier sans ouvrage. Un cri se fit alors entendre : le pays demandait la protection de nos manufactures. La masse des électeurs se déclarait en faveur de ce programme. Le gouver-

nement MacKenzie n'approuva pas ce mouvement. Il était trop orgueilleux pour reconnaître qu'il se trompait et que le pays avait raison de demander une politique protectrice. Il était trop faible pour résister à la pression qu'exerçait sur lui la république voisine dont l'influence l'avait aidé dans les élections de 1873, et pour lui refuser la continuation de la politique fiscale qui avait eu pour les industries du Canada des résultats funestes. Le gouvernement MacKenzie aimait trop ardemment le pouvoir pour l'abandonner avant d'en être chassé par la voix du peuple. Pour s'attacher à ce pouvoir qui lui échappait, il eût recours à un stratagème et malheureusement notre province fut choisie pour l'exécution du complot. Un homme fut nommé lieutenant-gouverneur ; je ne veux pas être sévère pour un adversaire tombé; je ne frappe mes ennemis qu'en face. Cet officier avait reçu ses instructions : il le déclara publiquement et il venait les remplir. Le gouvernement qui avait la confiance du peuple fut renvoyé : événement regrettable, non parce que la vie publique est facile, car l'homme d'Etat rencontre plus souvent des épines que des roses sur son chemin, mais parce qu'au gouvernement renvoyé succéda un autre ministère. Ne vous attendez pas, Messieurs, à ce que j'aille parler sévèrement du cabinet qui remplaça le gouvernement De Boucherville. L'hon. M. Joly reçut le pouvoir de la main qui l'avait enlevé, je ne dirai pas illégalement, mais violemment de ses adversaires. Il a fait ce qu'il a pu, et il y a une chose que l'on peut dire de M. Joly, c'est celle-ci : si son arrivée au pouvoir fut le résultat d'une fraude politique, il soutint avec courage l'homme qui lui avait donné ce fardeau à porter. Il est vrai qu'il commit de grandes fautes dans son administration ; je ne suis pas venu ici, ce soir, pour les discuter. Je l'ai fait pendant deux années ; j'ai convaincu la Chambre et le pays qu'il avait commis des erreurs et des bévues, mais comme je viens de le dire, ce n'est pas ici l'occasion de blâmer sa conduite. D'ailleurs nous connaissons tous la manière dont les intrigues que je viens de mentionner se sont terminées. M. Langevin se rendit en Angleterre et sa mission eut un plein succès. M. Joly fit alors un appel au peuple au moyen d'une véritable série d'assemblées politiques qu'il prit grand soin de tenir

seul et qui amenèrent sa défaite dans le parlement. Je fus alors appelé à former un gouvernement, et c'est dans ce temps là qu'il fut dit en Chambre par mon honorable ami le député de Bonaventure, l'hon. Commissaire des terres de la Couronne et par mon honorable ami et collègue, le Solliciteur-général, que le pays était dégoûté de cette guerre acharnée entre les partis ; qu'il désirait la paix ; qu'il demandait l'avancement de la nation et voulait ce qui était nécessaire au succès de nos institutions. J'acquiesçai à la demande du peuple, et en le faisant—je dois le dire loyalement et franchement en face de mes collègues et de mon pays—je ne renonçai à aucun des articles du programme que je m'étais tracé. Je n'avais pas à me retirer du parti que j'avais défendu depuis nombre d'années ; je n'avais rien à abandonner, mais je me suis dit : Le parti conservateur est assez fort, assez généreux pour favoriser l'union des divers éléments qui m'entourent, union qui aura pour résultat la prospérité du pays. Le parti conservateur est assez fort pour dire : " Ralliez-vous autour de nous, mais ne nous demandez pas d'abandonner un seul de nos principes." Nous ne fîmes aucune concession, mais je dis à nos amis : " Si vous voulez la conciliation, si vous voulez la paix et une trève à ces violentes luttes politiques, je serai avec vous." J'oserai dire que les deux tiers du pays m'ont compris et sont aujourd'hui avec nous, avec notre gouvernement.

Notre programme est celui-ci : Nous désirons aider au développement des ressources de notre province, nous voulons favoriser l'avancement de nos industries et elles sont en grand nombre. L'agriculture n'a pas considérablement progressé. Il est vrai que les vastes plaines de l'Ouest fourniront bientôt d'immenses quantités de blé au marché européen ; mais si notre province ne peut en faire autant, elle peut nourrir une population vingt fois plus nombreuse que celle qui l'habite aujourd'hui. Nos industries agricoles et manufacturières n'ont pas encore dit leur dernier mot. Mais prenons nos ressources, autres que celles-là, elles ne font que commencer à croître et, sans vouloir me poser en prophète, je dirai que, probablement avant le mois de juin prochain, plusieurs centaines de mineurs exploiteront les mines d'or du district de la Beauce.

Nous avons dans la vallée de l'Ottawa une vaste région à

coloniser et à peupler, œuvre que le gouvernement actuel ne peut s'empêcher de favoriser. Nos mines de phosphate, demeurées inexploitées depuis quelques mois, reprendront bientôt, je n'en doute pas, une nouvelle activité qu'encouragera le gouvernement. On parle depuis quelque temps de la fabrication du sucre de betterave. Je puis dire aujourd'hui, M. le président, que non seulement une compagnie est établie, mais qu'elle aura bientôt une rivale, et qu'avant longtemps de nouvelles fabriques viendront développer cette industrie naissante. De vaste champs où pourront se déployer les efforts de notre législature et de notre gouvernement, s'ouvrent aujourd'hui devant nous.

Nous avons déjà fait beaucoup pour l'avancement de l'éducation, et cela par esprit de conciliation. On n'a jamais autant parlé d'un homme en Canada qu'on l'a fait pour mon collègue d'autrefois, l'hon. M. de Boucherville. Je prononce son nom avec orgueil, et devant cette assemblée, composée en grande partie de protestants, je dirai qu'il a fait pour vous, protestants de cette province, plus qu'aucun gouvernement libéral n'a jamais osé faire, en vous accordant la faculté de disposer vous-mêmes des fonds nécessaires à l'éducation de vos enfants.

Dois-je attaquer d'autres questions brûlantes ? Parlerai-je de notre chemin de fer provincial qui, au dire de certaines personnes, a été un fardeau trop lourd pour nous, chose que je n'admets pas d'ailleurs, car je considère que notre province n'est pas surchargée. La province de Québec est la moins taxée du Canada, de l'Amérique du Nord, oserai-je dire. L'Ontario paie pour l'administration de la justice, pour le pénitencier, pour ses prisons, pour ses cours et ses asiles d'aliénés, au moyen de taxes municipales, tandis que Québec est la seule province qui ne paie rien directement pour ces services, lesquels sont payés à même le trésor public. Si la dette du chemin de fer est tellement grande que les revenus de la province sont insuffisants à payer l'intérêt, il faut y apporter remède. Il a été dit par la voie de certains journaux que j'étais en faveur de la vente du chemin de fer au gouvernement fédéral. Telle n'était pas ma pensée, mais j'ai dit que le temps viendra où le gouvernement fédéral s'apercevra que pour protéger les intérêts du Canada il lui sera nécessaire de

s'assurer l'usage de ce chaînon destiné à relier l'Intercolonial au Pacifique. Je puis dire ceci, et je le dis sans crainte, que la province de Québec, en autant qu'elle pourra s'en exempter, n'est pas disposée à céder ce chemin de fer à aucune compagnie étrangère. La province de Québec dépensera jusqu'à la dernière de ses ressources et le dernier de ses millions pour le conserver à sa population. Nous devrons peut-être—et si cette nécessité existe, je n'hésiterai pas à m'y soumettre—confier le chemin de fer à quelque compagnie ou compagnies pour l'administrer et l'exploiter, mais s'il nous est possible de l'exploiter nous-mêmes, nous le garderons jusqu'au jour qui, je l'espère, n'est pas éloigné, où l'on trouvera nécessaire de relier ce chemin de fer à la grande voie ferrée de la Puissance du Canada. Nous nous efforcerons de bien remplir nos obligations et nous ne ferons rien qui puisse embarrasser la politique de nos amis à Ottawa.

Il n'y a aucune nécessité pour moi de traiter les questions d'indépendance et d'annexion. Ces questions sont actuellement discutées dans certains cercles, et les arguments dont on se sert aujourd'hui sont encore les mêmes dont on se servait il y a des années. On dit : Quel avantage y a t-il pour le Canada et l'Angleterre de conserver le lien qui unit ces deux pays ? Que penserait-on d'un enfant qui, ayant atteint sa majorité, voudrait obstinément demeurer sous le toit paternel, contre le gré de ses parents, et en dépit de l'occasion qui se présente de prendre place parmi les peuples de la terre ? Le Canada est-il un enfant ? Le Canada est-il dans une position telle que cette comparaison puisse lui être appliquée ? Que sommes nous en Canada ? Les fils du Canada sont surtout les fils de ces braves et vaillants pionniers qui, il y a deux cents ans, ont traversé l'Océan pour donner à leur roi, à leur Dieu, un empire qui formait alors au delà des deux-tiers du continent américain. Les enfants du Canada appartiennent aux familles des invincibles soldats de Montcalm, Amherst et Wolfe. C'étaient des guerriers ; ils se sont combattus ; ils ont appris à se respecter réciproquement dans les luttes politiques ; ils sont les fils du Canada ; ils ont dressé leurs tentes sur ce territoire, ils ont scruté ensemble les traditions de leur passé, et ils ont trouvé dans l'histoire de leur pays assez de gloire pour

en orner leurs drapeaux. Ils ne demandent pas à l'Angleterre cette protection paternelle due à l'enfant; ils lui demandent seulement une part de l'influence bienfaisante du grand soleil politique que je puis appeler la constitution anglaise, afin de vivre comme des citoyens libres et comme des alliés dans leur propre patrie. Ils ne sollicitent de protection spéciale de la mère-patrie que pour lui offrir leur aide en cas de danger pour l'empire, et lui offrir les services de cette noble milice mentionnée dans la santé à laquelle ont si habilement répondu les deux braves colonels dont nous avons entendu la voix ce soir. Le Canada demande seulement qu'on lui accorde la liberté de défendre l'empire, si l'empire était attaqué, et d'être défendu par l'empire s'il était lui-même attaqué. Ce n'est pas du tout l'enfant qui veut se réfugier sous le toit paternel. Le Canada pourra nourrir toute la population de l'Europe entière dès que son grand Nord-Ouest sera colonisé, grâce à la protection de l'Angleterre. Nous voulons être les représentants de l'idée conservatrice, de l'idée monarchique sur ce continent. Nous n'aspirons pas à devenir un sujet de crainte pour nos voisins. Non,nous voulons sympathiser avec eux, et je suis certain que la partie intelligente de la population politique des Etats-Unis partage l'idée que j'exprime en ce moment. Nous voulons vivre en bonne intelligence avec eux, mais nous ne voulons pas être politiquement incorporés avec eux, pas plus qu'ils ne voudraient être incorporés avec nous. Nous leur avons demandé la réciprocité de commerce; nous l'avons obtenue, et nous avons été satisfaits, parce que les deux pays en ont retiré des avantages. Après que le traité fût rompu, ils ont élevé une muraille de Chine entre eux et nous, et ils ne nous blâment nullement de les avoir imités lorsqu'il était de notre intérêt de le faire. Nous voulons être leurs amis, et nous serons pour eux les meilleurs des amis aussi longtemps que nous demeurerons sujets loyaux de Sa Majesté la Reine Victoria.

Messieurs du *Junior Conservative Club*, dans vos actions politiques, rappelez-vous ceci : considérez le passé, sachez en tirer des enseignements profitables et ayez pour vos chefs qui ont construit le grand édifice de la confédération, une grande vénération et un grand respect. Regardez-les et voyez combien ils ont travaillé et combien ils ont souffert ; voyez quelle

faible rémunération ils ont reçu de leurs peines ; voyez de quelle manière ils ont travaillé, et si parfois vous êtes tentés de vous laisser aller au découragement et au mécontentement, rappelez-vous et répétez ces mots patriotiques du poète :

Sail on, O ship of State !
Sail on, O Union strong and great !
Humanity, with all its fears,
With all the hopes of future years,
Is hanging breathless on thy fate !
We know what Master laid thy keel,
What Workman wrought thy ribs of steel,
Who made each mast, and sail and rope,
What anvils rang, what hammers beat,
In what a forge and what a heat
Were shaped the anchors of thy hope !
Fear not each sudden sound and shock,
Tis of the wave and not the rock ;
Tis but the flapping of the sail,
And not a rent made by the gale !
In spite of rock and tempest's sroar,
In spite of false lights on the shore,
Sail on, nor fear to breast the sea !
Our hearts, our hopes are all with thee,
Our hearts, our hopes, our prayers, our tears
Our faith triumphant o'er our fears,
Are all with thee, are all with thee !

Discours-programme prononcé a Ste-Thérèse, le 3 novembre 1881, a l'ouverture de la campagne électorale.

Messieurs, — J'ai cru qu'il était à propos, au début de la campagne électorale, de réunir en grande assemblée les électeurs de ce comté pour affirmer, dès le commencement de la lutte, les idées conservatrices qui doivent diriger la province de Québec pendant la période électorale que nous allons traverser.

J'ai toujours eu pour coutume, en temps d'élection, de visiter les différentes paroisses du comté. Cette année, la chose me sera peut-être impossible ; l'implacable bronchite qui me poursuit ne me permet guère les discussions en plein air à cette saison de l'année ; et puis il faut que je ménage mes forces pour ne pas négliger les devoirs que m'impose le département administratif que je dirige et pour payer un peu de ma personne dans les autres parties de la province que je devrai visiter pendant les élections.

J'ai la confiance, que vous comprendrez ces raisons, et que vous considérerez l'assemblée d'aujourd'hui comme devant remplacer, pour le moment du moins, mes tournées générales d'autrefois. Messieurs, vous le savez, amis et adversaires peuvent me rendre ce témoignage, je ne suis pas de ceux qui reculent devant la lutte et qui sont avares de leurs moments et de leur santé quand il s'agit du succès de la cause dont ils sont les représentants. Vous savez que depuis 1859, où pour la première fois j'adressais la parole aux électeurs de Terrebonne, je n'ai jamais hésité à donner le concours de ma parole à mon parti et à mes amis.

Messieurs, c'est dans ce comté de Terrebonne que j'ai fait mes premières armes ; c'est parmi vous que j'ai grandi, c'est pour vous que j'ai travaillé ; pour vous, pour mon comté, pour mon pays ; et cela je le dis toujours avec plaisir, avec orgueil. Quand on a été élevé dans une famille, on se considère comme

un des membres de cette famille, et c'est ce titre d'enfant du comté dont je suis si fier.

On dit souvent que c'est lorsqu'un homme a rendu bien des services à son comté, qu'on lui tourne le dos. Messieurs, cela est arrivé déjà. Le comté de Terrebonne se souvient encore d'un fait de ce genre qui date d'il y a quelques vingt-cinq ans, mais je suis sûr qu'il ne recommencera plus. Il a regretté aussi amèrement sa faute qu'il l'a chèrement payée. Les comtés, de même que les hommes politiques, s'instruisent du passé.

Je n'aime pas à imposer les candidatures et la mienne moins que toute autre. Mais, depuis si longtemps, j'ai été mêlé à vos entreprises, j'ai eu des relations tellement intimes avec vos hommes publics, que je me suis identifié avec vous. Depuis bientôt quinze ans, je suis votre mandataire, et l'expression que j'ai reçue des sentiments des électeurs depuis le commencement de mon mandat, m'assure que j'aurai encore la tâche de travailler pour vous pendant la durée du prochain parlement.

Je dis une tâche, oui, Messieurs, car c'en est une. On parle bien à la légère des sacrifices, du labeur des hommes politiques. On s'imagine que pour eux tout est bon, tout est beau, tout est riant. Mais l'on se trompe. C'est une rude carrière que celle des hommes publics. Il leur faut se consacrer au bien de leur pays, toujours, à chaque instant de leur vie, s'ils ont à cœur de le servir efficacement. On les appelle les maîtres, ils ne sont que vos esclaves, les esclaves de leur devoir. Ce n'est pas pour me plaindre que je vous dis cela. J'ai l'ambition de bien remplir le mandat que vous m'avez confié et de travailler au bien de ma province. Et cette ambition, mon devoir me commande de l'entretenir, en mettant de côté tout ce qui me concerne personnellement. Le soldat qui a pour mission de combattre ne choisit pas son terrain. Il doit tout laisser, sa paroisse natale, les bords enchantés où s'est écoulée son enfance, le foyer de la famille, les douces jouissances de l'affection. On lui commande de se trouver à son poste, sans s'occuper de ce qu'il laisse en arrière, et d'être toujours prêt aux plus durs travaux, aux plus rudes attaques.

C'est là ce que votre mandat me demande depuis de longues années, et surtout depuis que j'ai été appelé à diriger la province de Québec. Vous pourriez peut-être trouver un meilleur

représentant, plus apte à cette besogne, mais j'ai la prétention de croire que vous n'en trouverez pas de plus dévoué.

Quelque soit le choix que vous vous proposiez de faire dans la présente élection, il m'incombe aujourd'hui, comme premier-ministre, de vous exposer un peu la politique de mon gouvernement, et de vous dire ce qu'il a fait dans le passé, et ce qu'il se dispose à faire dans l'avenir.

En commençant, je dois constater l'état dans lequel se trouve la province aujourd'hui. Tout va bien : les affaires sont prospères, l'argent abonde partout, les propriétés se dégrèvent; l'agriculture et la colonisation sont l'objet d'une attention toute particulière de la part des gouvernants, et les bons résultats qui découlent de cette attention se sont déjà fait sentir. Les chemins de fer s'étendent de tous côtés, servent à écouler facilement les produits des champs, et donnent un essor considérable au développement des industries agricoles et manufacturières. Après les mauvais jours que les mauvaises administrations précédentes nous ont fait traverser, tous reprennent courage, et s'il y a encore quelques mécontents, comme toujours, comme cela est inévitable, ils sont en petit nombre; en général, chacun est satisfait de son sort. Ceux-là qui crient, sont souvent des gens qui ont reçu des bienfaits du gouvernement et qui ne savent pas les reconnaître autrement que par l'ingratitude. Je ne leur en fais pas de reproches. Cela est dans leur nature. Ils sont ainsi faits. Il ne faut pas se préoccuper de ces gens-là ; il y en a eu, et il y en aura toujours, tant que le monde existera.

Le gouvernement actuel de la province de Québec est l'incarnation du grand parti conservateur, de ce parti qui a eu pour chefs les hommes les plus distingués et les plus éminents du pays. Le programme de ce gouvernement est essentiellement la continuation de la grande idée qui a présidé à la formation de la confédération canadienne, l'autonomie de notre belle province dans cette grande Puissance taillée à même les vastes territoires de l'Amérique britannique du Nord. Il est l'incarnation de ce parti qui a fait le beau Canada du passé et du présent et qui fera de notre pays une grande nation dans l'avenir. De tous les éléments qui sont sa vie, il n'y en a pas un qui ne soit conservateur, car l'on dira ce que l'on voudra, la

province de Québec est nécessairement conservatrice : conservatrice par les institutions que la majorité de sa population représente, conservatrice surtout par le sentiment du grand rôle qu'elle est appelée à jouer dans la Confédération, à côté de l'envahissement démocratique du vaste pays qui nous avoisine.

Notre parti a fait appel aux hommes de bonne volonté et a demandé la paix pour tout le monde. Le premier novembre 1879, du haut des falaises de Lévis, j'ai fait connaître à la province de Québec le programme de mon gouvernement. Là, j'ai convoqué tous ceux qui voulaient la grandeur de leur patrie, tous les hommes de cœur qui voulaient se rallier sous le drapeau de la conciliation et qui désiraient la bonne entente et la concentration de nos forces pour la prospérité de la province. Les circonstances m'ont mis à leur tête, je suis devenu leur chef et je ne crains pas d'affirmer que tout le pays veut ce programme avec moi.

N'est-ce pas là, Messieurs, le plus grand principe sur lequel nous pouvions nous appuyer pour essayer de relever les affaires de notre province ? Je suis sûr que vous avez applaudi tous ensemble à ce projet d'union, que nous voulions réaliser.

Lorsque sir George Etienne Cartier disait qu'il avait combattu, lutté, souffert, et qu'il mourrait volontiers pour sauvegarder les intérêts de son Canada "*son pays, ses amours*," c'était parce qu'il avait entrevu quelque chose pour nous dans l'avenir. Sans vouloir me comparer à ce grand homme, je puis au moins réclamer ma part de bonne volonté. Je veux pour le Canada, pour la province de Québec en particulier, ouvrir de grands horizons sur ce continent ; je veux préparer les voies pour ceux qui nous suivront quand nous serons disparus dans le gouffre du passé ; je veux travailler énergiquement et efficacement pour l'avenir. Et dans le but de réussir je fais appel à tous les hommes sincères, à tous ceux qui aiment véritablement leur pays, à tous ceux qui désirent sa grandeur et sa prospérité, — à quelque parti qu'ils appartiennent.

Mes adversaires se sont demandés comment il se faisait qu'après avoir été cet homme politique violent et implacable qu'on avait connu je fusse devenu tout à coup aussi modéré ?

Messieurs, j'ai toujours combattu avec modération les hommes qui m'ont combattu avec loyauté ; j'ai été violent en effet, à

certains moment, mais c'est quand j'ai rencontré sur ma route des hommes qui avaient peur de regarder un adversaire en face et qui l'attaquaient dans l'ombre. J'ai combattu avec violence les hommes qui se cachent pour dénigrer ceux qui valent mieux qu'eux, j'ai combattu sans merci ceux qui cherchaient le salut de leur parti dans l'abaissement de leurs opposants ; mais je n'ai jamais refusé de tendre la main aux adversaires loyaux et sincères. C'est ce que je ferai encore dans l'avenir, et ce sera toujours un bonheur pour moi d'accepter le concours des hommes de bonne volonté ; car je le répète, et qu'on me comprenne bien, je veux des hommes de bonne volonté. C'est là mon programme, et je ne m'en départirai pas. Je sais que je puis m'entendre avec eux sans renoncer pour cela à aucun de mes principes. Je suis libéral conservateur, et je serai fidèle à ce que nous, libéraux conservateurs, avons toujours prêché dans le passé.

Les questions qui divisent les libéraux et les conservateurs dans la politique provinciale sont peu nombreuses. Quelques-unes sont importantes et sur celles-là, non seulement je ne suis pas prêt à transiger, mais au contraire j'ai la prétention de croire que mes adversaires finiront par adopter nos vues.

Prenons par exemple la question de l'éducation. Les libéraux voudraient en remettre la direction absolue entre les mains des autorités civiles. Moi, Messieurs, comme chef d'un gouvernement conservateur, comme catholique, je veux que l'éducation, qui est la base de la moralité et de la grandeur des peuples, reste dirigée comme elle l'est aujourd'hui ; c'est à-dire que la jeunesse catholique soit confiée aux soins intelligents d'un corps composé des huit évêques de notre province, et de huit laïques recommandables par leur caractère et leur capacité, et que ce conseil soit présidé par un grand fonctionnaire nommé par l'Etat ; et que nos frères séparés aient aussi, suivant leur croyance, le contrôle absolu sur l'éducation de leurs enfants sous la direction d'un surintendant choisi par le gouvernement. Je veux la tolérance religieuse, je veux que les protestants aient complète justice, car je les respecte et je les estime. La majorité de ceux que l'on est convenu d'appeler libéraux approuvent, j'en suis sûr, ma manière de voir sur cette question.

Les libéraux ont dans un temps demandé que les juges et les magistrats soient éligibles. Je crois qu'ils abandonnent cette idée aujourd'hui ; la magistrature doit être à l'abri des variations de la politique et des caprices populaires. Les hommes bien pensants des Etats-Unis dénoncent depuis longtemps cette doctrine.

A la dernière session nous avons décidé de changer la durée des parlements. Autrefois les libéraux voulaient que les élections eussent lieu tous les ans. Avant cette année les élections générales se faisaient tous les quatre ans. Nous avons jugé qu'il fallait mieux les faire tous les cinq ans. Nous voulons donner aux gouvernants la latitude nécessaire pour permettre aux réformes qu'ils introduisent de produire de bons résultats avant de les soumettre à la critique populaire. D'ailleurs vous avez déjà assez d'élections : élections fédérales, élections locales, élections municipales, sans parler des élections d'un ordre mineur.

Les libéraux posent en tête de leur programme l'abolition du Conseil législatif. Quelques-unes des autres provinces ont voulu se passer du Conseil législatif. Mais nous, nous sommes dans une position bien différente. Notre population n'est pas aussi homogène que la leur. Avec la générosité qui distingue les conservateurs, nous avons songé à la minorité anglaise et protestante de la province de Québec, qui, un jour ou l'autre, aura besoin de la protection du Conseil. Les Anglais et les protestants n'y songent peut-être pas assez. Mais il est possible qu'un jour arrive où ils nous sauront gré de notre conduite à leur égard. Le Conseil est aussi une protection pour le peuple, dans les temps d'effervence et de luttes dans l'Assemblée législative.

La grande objection des libéraux est que ce corps est trop coûteux. Il y a moyen de réduire ses dépenses ; le Conseil a déjà pris l'initiative dans cette direction, et je n'ai pas de doute que cette réforme se continuera. Après cela, si les libéraux veulent toujours l'abolition du Conseil législatif, le peuple dira avec nous que leurs exigences sont outrées.

Messieurs, quant à la ligne de conduite que j'entends suivre en matière religieuse, je dois vous dire que dans toutes les questions d'ordre purement religieux qui s'élèveront, je me con-

duirai conformément aux décisions de nos évêques. Ils ont la sagesse et l'expérience ; et la hauteur de leur mission nous est une garantie de cette loyauté dont ils ont déjà donné tant d'exemples. En bons catholiques, nous devons nous soumettre à leurs décisions ; en bons Canadiens, nous leur devons reconnaissance pour les immenses services que l'histoire du pays et la mémoire du peuple ont mis à leur crédit.

Comme je le disais, il y a un instant, le gouvernement conservateur est l'incarnation du véritable progrès de la province de Québec.

Lors de la confédération, le parti conservateur dût pourvoir à l'organisation des provinces dont il fallait garder l'autonomie. Il eut à créer ou transformer les diverses branches du service général et à les mettre en état de fonctionner régulièrement. Il eut, dès l'abord, à s'occuper des matières les plus importantes, savoir celles de l'éducation et de la colonisation.

Le nouveau gouvernement consacra surtout une grande attention à cette dernière branche, qui avait plus ou moins langui précédemment. Il comprenait qu'il importait de coloniser, plutôt que d'attirer l'émigration étrangère dans un pays où la population se multiplie avec tant de rapidité et où, par conséquent, l'agriculture dans ses rendements ordinaires, ne suffit plus aux besoins du peuple. De 1867 à 1875, c'est-à-dire dans la période qui a précédé l'œuvre des chemins de fer, le gouvernement local a dépensé près de $700,000 pour ouvrir de nouvelles routes, de nouveaux chemins à travers nos forêts, et offrir de nouvelles terres à vos enfants. C'est sous son impulsion que la colonisation a pris un si grand essor dans ce comté, aussi bien que dans le comté d'Argenteuil et dans toute la région de l'Ottawa, comme dans celle du Saguenay et celle de la Gaspésie.

Mais la colonisation ne faisait pas négliger l'agriculture. Qu'avons-nous fait pour l'agriculture ? Qu'on demande ce que nous avons dépensé et ce que nous dépensons encore pour cet objet ? Vous êtes en état de répondre, vous, excellents agriculteurs du comté de Terrebonne, parce que vous êtes, mieux que d'autres, en état d'apprécier à sa juste valeur ce qui a été fait, vous dout les noms ont figuré si souvent dans les grands concours agricoles. J'en sais aussi quelque chose, moi votre député, qui a été pendant deux ans ministre de l'agriculture.

A part ce qui a été accompli dans les campagnes, voyez, Messieurs ce qui a été fait à Montréal : les travaux opérés, les édifices construits pour l'exposition ; superbes monuments de l'esprit public qui anime vos gouvernants. Considérez ce que le gouvernement a fait. Et que ne fera-t-il pas encore ? car je vous avoue tout bonnement mon affection pour tout ce qui touche à l'agriculture ; ma plus grande ambition est de faire plus encore, si je reste à la tête des affaires.

Avant l'agriculture et la colonisation, Messieurs, je vous avais parlé de la cause de l'éducation pour laquelle nous dépensons annuellement de $200,000 à $300,000. Qu'il suffise de constater à ce sujet, que la province de Québec est à la tête de toutes les autres provinces par l'encouragement que son gouvernement donne à l'éducation.

On a dit—et c'est peut-être vrai—qu'il y avait surabondance d'éducation classique, il y a quelques années, du moins en comparaison du nombre des écoles industrielles ou agricoles. Il ne faut pas oublier, cependant, que ce sont nos collèges classiques qui, dans le passé, ont fait de la province ce qu'elle est. Ce sont eux qui, après la cession du pays et lorsque le peuple canadien fut appelé à jouir des institutions parlementaires, lui fournirent, et qui lui ont fourni depuis, les hommes dont il a eu besoin pour les diriger, comme députés, ministres, magistrats, etc. Ce sont nos collèges classiques qui nous ont valu la position politique brillante et respectée que nous occupons dans l'Amérique du nord.

Depuis l'ère nouvelle des industries et des chemins de fer, il nous faut, non seulement des avocats, des médecins, des hommes de lettres, mais aussi des ingénieurs, des mécaniciens, des dessinateurs, si nous voulons être à la hauteur des autres peuples sous le rapport du progrès matériel. C'est cette œuvre qui a été commencée par le gouvernement de Boucherville et que nous poursuivons. C'est le gouvernement De Boucherville qui a établi sérieusement les écoles des arts et métiers et qui a introduit l'enseignement obligatoire du dessin dans les écoles primaires.

Autrefois, on considérait le dessin comme inutile C'était une erreur. L'enfant qui apprend à dessiner peut utiliser cet art

dans l'agriculture même. Il acquiert ainsi des notions préliminaires qui pourront lui servir dans une foule d'industries.

J'ai fait allusion à la période, maintenant en pleine activité, des chemins de fer. Ce mouvement, Messieurs, vous pouvez le dire, a pris son origine, pour ainsi dire, dans le comté de Terrebonne; les résultats que nous voyons aujourd'hui sont dûs, pour une large part à votre activité, au zèle que vous avez déployé d'abord.

La rive nord avait été oubliée jusque là, dans ce mouvement des chemins de fer. Tandis que le Grand Tronc répandait, depuis longtemps déjà, la richesse et la prospérité dans le sud, ici l'on en était encore au vieux mode de la charrette, comme moyen de transport, pour les produits de nos campagnes. Tout cela est passé. Aujourd'hui, le Chemin de fer du nord a fait toute une révolution dans cette partie du pays, et vous, électeurs du comté de Terrebonne, vous pouvez revendiquer l'honneur d'avoir été les promoteurs de ce beau mouvement, qui a relié Québec à Ottawa, et qui devra être avec l'Intercolonial le dernier chaînon entre les deux océans.

Cette œuvre du chemin de fer du Nord a coûté des sommes considérables. Nous avons dû, pour le construire, contracter une forte dette. Mais cette dette sera payée, et notre honneur sera sauvegardé sans qu'il soit besoin d'un sou de taxes nouvelles.

D'abord, les terres de la Couronne nous donnent un revenu beaucoup plus fort qu'auparavant, grâce à notre politique de chemins de fer qui a déplacé les bases du commerce de bois et rapproché de plusieurs centaines de milles les régions boisées les plus éloignées de nos grands ports de mer. Nous retirerons cette année plus de $700,000 des terres de la Couronne, au lieu de $400 à $450,000. C'est un surcroît de 300,000 par année pour payer les intérêts sur notre dette des chemins de fer.

Nous avons fait aussi, Messieurs, une législation sur les mines. Il n'y avait rien d'organisé dans cette branche. Pour faire valoir ces richesses il faut du capital, c'est-à-dire des richesses déjà acquises. L'une des causes de cette absence de capitaux provenait du système de détractation et de calomnie employé contre nous à l'étranger, par nos adversaires qui prenaient plaisir à nous représenter comme un peuple de men-

diants, de bons à rien. Eh bien ! je suis allé moi-même en Europe, dans le pays des capitaux, pour défaire cette œuvre et je suis heureux de vous dire que j'y ai réussi. Je me suis adressé aux capitalistes du continent et j'ai réussi, à négocier, en France même, un emprunt à 98 au lieu de 95 que recevait M. Joly. J'ai ainsi fait gagner $120,000 à la province par cette seule opération, sans compter le crédit nouveau que j'ai ouvert pour notre province dans des régions financières où elle était alors ignorée. Nous avons réussi à attirer les capitalistes européens ici, et actuellement nous n'avons pas moins d'une vingtaine d'ingénieurs étrangers qui sont occupés à étudier nos ressources minières, nos bois et nos pouvoirs d'eau.

Ces succès, Messieurs, valent bien, sans doute, les succès de haine, de jalousie, de destruction, remportés par nos adversaires.

Non seulement nous avons réussi à créer en Europe un nouveau crédit à la province, mais nous avons encore fait renaître un lien de sympathie entre le Bas-Canada et notre ancienne patrie, la vieille France. Nous avons réussi à donner du sentiment au capital, et cette affection fraternelle retrouvée après plus d'un siècle d'oubli a déjà produit les résultats les plus heureux pour notre province. C'est en vain qu'on cherchait à nous déprécier auprès des capitalistes que nous avions intéressés à notre cause ; c'est en vain qu'on traitait de "Prussien" l'homme distingué que le gouvernement avait chargé de négocier notre emprunt en France ; c'est en vain que l'on faisait colporter dans tout Paris les feuilles salies par la haine que l'on expédiait de Québec et de Montréal : M. Wurtele nous revenait avec quatre millions empruntés à 98, avec cinq millions que le Crédit-foncier franco-canadien offrait au Canada pour guérir le chancre de l'usure qui rongeait la propriété foncière, et comme une réponse éclatante à la malignité avec laquelle on nous avait poursuivis là-bas, la banque de Paris ouvrait une souscription généreuse en faveur des malheureux incendiés de Québec, souscription dont le premier produit a fait tomber plus de cinquante mille francs dans la main des pauvres victimes de ce désastre.

La visite de M. Thors et de M. Molinari délégués au Canada par les promoteurs du Crédit-foncier, a été le commencement d'une période d'éclosion dont les suites fécondes seront immenses pour le bien de notre province. J'ai pu juger, par moi-même,

dans mon dernier voyage en Europe, dans quelle haute estime on tenait notre pays. L'accueil sympathique et empressé que m'ont fait les hommes distingués que j'y ai rencontrés m'a donné la mesure du crédit dont jouit actuellement notre province, et je puis dire avec autant d'orgueil que de vérité que c'est par millions que l'on compte les capitaux français que la finance et l'industrie s'en viennent jeter dans notre pays. Car, Messieurs, je vous le dis avec joie, ils s'en viennent, ils sont en route et vous les verrez. Ces capitaux, qui, grâce à la politique nationale que le parti conservateur a inaugurée, vont trouver des placements faciles dans nos industries minières, agricoles et manufacturières.

Quels progrès n'avons-nous pas faits depuis deux ans dans ces branches d'industries ! Des grands centres le mouvement s'est répandu partout. Je puis prendre le comté de Terrebonne pour exemple. Pendant longtemps, à part la noble exception de notre grand et intelligent industriel, M. Moody de Terrebonne, dont le nom et les succès sont connus dans tout le Canada et jusqu'aux Etats-Unis, et à part M. Laviolette de Saint-Jérôme, M. Hale, de Glasgow, et quelques autres, vous connaissiez à peine ce que c'était que les industries. Maintenant, les manufactures naissent partout, et sans être prophète, on peut prédire qu'avant longtemps Saint-Jérôme, Sainte-Thérèse et Terrebonne seront des centres manufacturiers importants.

Je ne sais si c'est trop de présomption de ma part de vous parler d'une entreprise que je me plais d'appeler mon œuvre, parce que je sais bien que c'est moi et les miens qui en avons supporté le fardeau. Je veux parler du chemin de fer de Saint-Lin qui m'a coûté bien des sacrifices, et qui m'a valu encore plus d'avanies que de sacrifices. Quand vous passerez près de ce chemin, vous pourrez y voir sur chaque pelletée de terre, sur chaque traverse, sur chaque rail quelque vestige de mes faibles épargnes ou des économies de personnes qui me sont chères. Je sais que parmi ceux qui en profitent surtout, je n'en ai pas le mérite ; je sais que l'on s'est servi de ma folle générosité pour me jeter à la figure d'odieuses accusations. Je ne voulais pas croire que les bienfaits font quelquefois surgir l'ingratitude. J'avais oublié qu'un germe nouveau qui pousse, méprise l'enveloppe qui l'a porté. Quoiqu'il en soit, c'est

sans aigreur que je fais allusion à ces choses qui me permettent de dire que j'ai pu faire le bien sans arrière-pensée et sans espoir de retour. L'avenir me rendra justice et mes concitoyens reconnaîtront peut-être que j'ai prêché le progrès non seulement en paroles, mais encore en action et à mes dépens.

Je vous ai parlé de l'introduction des capitaux étrangers en Canada. Je vous parlerai du Crédit-foncier, à propos duquel on a dit tant de mal de moi.

On a accusé mon collègue, M. Pâquet, d'avoir reçu $14,000 pour l'établissement de cette institution, mais, Messieurs, quel mal y a-t-il à cela ? Quand bien même les capitalistes lui auraient donné $100,000, c'était leur affaire. Comme ces messieurs n'aiment pas plus que d'autres à jeter l'argent par les fenêtres, s'ils ont jugé à propos de s'imposer des déboursés c'est qu'ils voulaient reconnaître les efforts que M. Pâquet avait déployés pour faire établir cette grande institution. Est-ce que les électeurs de la province de Québec ont contribué pour un sou à ces $14,000 ?

Quoiqu'il en soit de cet incident, je puis prendre le crédit de ces nouvelles relations entre la vieille et la nouvelle France, car l'honorable M. Joly qui était alors au pouvoir avait refusé d'accepter les offres que lui avaient faites les capitalistes français.

Après l'établissement du Crédit-foncier, le taux de l'intérêt dans le pays, a baissé de 2 à 2½ pour cent par an.

Voulez-vous savoir ce que cette réduction d'intérêt représente d'économie pour la propriété dans une année ? Prenez le rapport de la *Gazette Officielle* d'Ottawa sur les sociétés de prêts dans le pays. Ces prêts se montent au chiffre énorme de $56,600,000. Deux pour cent de moins sur cette somme nous donnent un dégrèvement annuel de la propriété foncière de $1,132,000 ! Voilà ce que j'appelle de la véritable économie, voilà ce que notre œuvre produit.

Les démagogues essaient à tromper le peuple en lui faisant des épouvantails de quelques dépenses, de quelques pertes insignifiantes que font quelquefois les gouvernements. Comme si une administration pouvait se soustraire aux accidents qui arrivent aux moindres affaires. On n'accuse pas un homme d'incapacité parce qu'il se perd quelques bribes dans sa maison. Quand vous voiturez une charge de grain vous n'arrêtez pas

votre cheval et votre voiture parce qu'un épi s'est accroché aux broussailles ; vous ne criez pas aux voleurs parce que le cheval que vous rencontrez a pris au passage une bouchée de foin que vous transportez. Eh ! c'est avec des misères pareilles que l'on veut renverser les gouvernements. On court après les brins de paille et l'on néglige ou l'on gâte les plus grandes affaires.

Il est cependant une chose que je ne puis m'empêcher de déplorer, c'est la manie toujours grandissante de courir après les places sous le gouvernement.

On croit trop que le gouvernement est obligé de faire des faveurs à tous et à chacun. Une de nos plaies, c'est que tout le monde veut être employé public. Cette vie n'est pourtant pas si belle. Je considère l'homme qui travaille dans les champs aussi bien partagé que celui qui se retranche dans un bureau du service civil. Il y a pourtant assez d'ouvrage partout. Il y a de l'emploi, dans les industries, dans les manufactures, dans les mines, partout et pour tout le monde.

Nos adversaires ont pour tactique de crier sans cesse que le gouvernement ne fait pas d'économie, qu'il ne diminue pas sa dette, qu'il augmente de jour en jour ses obligations. C'est une accusation injuste, car on devrait savoir que les obligations que la province a contractées l'ont été pour de grandes améliorations publiques qui ont ajouté autant de valeur réelle à notre actif provincial. D'ailleurs, je n'ai pas honte de le dire, ma méthode comme économiste politique, ce n'est pas d'entasser les écus dans les coffres du gouvernement, mais de les faire arriver en abondance dans les poches du peuple. Il n'est pas besoin pour le gouvernement d'être riche à millions, pourvu que chacun ait de quoi vivre dans l'aisance.

Quand je parle d'aisance, je ne fais pas allusion aux ministres, ni aux députés. Vous ne me croiriez pas puisque vous savez tous que moi, par exemple, je ne reçois que $3,000 par an, c'est-à-dire $2,000 de moins qu'un des commis de la banque de Montréal. C'est moins que le salaire de la plupart des chefs d'industrie. Je ne m'en plaindrai pas pourvu que vous tous, industriels, négociants, cultivateurs, journaliers, vous ayiez assez d'argent pour prouver que les choses vont bien.

Messieurs, j'ai encore une question à traiter devant vous, c'est celle du chemin de fer du gouvernement.

Notre chemin nous coûte $13,000,000. D'après le plan primitif, nous devions donner aux compagnies qui le construiraient $2,000,000 en argent, et près de 3,000,000 d'acres de terre valant certainement au moins une piastre de l'acre, soit un total d'environ 5,000,000 piastres. Nous ne les avons pas données, mais le chemin nous coûte $13,000,000. Vous savez de quelle immense utilité ce chemin est à la province, et quels bénéfices vous en avez retirés. Vous, cultivateurs de Sainte-Anne, vous, de Sainte-Thérèse, vous, de Saint-Jérôme, vous, de Terrebonne, vous, de Saint-Janvier, vous de toutes les parties du comté, vous savez jusqu'à quel point ce chemin vous a profité.

Bien administré par le gouvernement, ce chemin peut rapporter environ $300,000 de bénéfice par année, ce qu'il fera certainement cette année, grâce à une sévérité dans l'administration du chemin, qui nous a valu bien des reproches de la part de nos amis ; car par cela même que le chemin appartient au gouvernement, tout le monde en voudrait profiter. Chacun se croit en droit de demander des faveurs. C'est le chemin de tout le monde, se dit-on. On part de ce principe pour s'imposer aux administrateurs, qui, très souvent, sont dans une position à ne pouvoir refuser.

Aujourd'hui il se présente une occasion de vendre notre chemin. C'est une belle propriété destinée à servir de dernier chaînon entre les différentes lignes de chemins de fer qui doivent relier l'Atlantique au Pacifique, en traversant dans toute son étendue, le sol du Canada. A quel prix devons-nous vendre cette propriété ? Je crois que 8 millions de dollars n'est pas un prix exagéré. Nous n'aurions alors donné que les 5 millions que nous devions sacrifier en premier lieu.

Messieurs, mes adversaires ont dit partout que moi, Premier ministre de la province de Québec, je voulais, sans l'autorisation des Chambres, et de ma propre initiative, vendre le chemin du gouvernement, à une compagnie qui me ferait des rentes ainsi qu'à mes amis. Ceux qui ont avancé cette chose ont menti au public. Ce n'est ni plus ni moins, qu'une infamie, qu'une attaque perfide et lâche, contre un homme qu'ils n'osent pas combattre en face. Ceux-là, Messieurs, me connaissant bien peu ou me connaissant trop, n'ont trouvé que ce moyen de m'attaquer déloyalement. Je n'ai pas la réputation de courir

après les richesses, ni d'accumuler des rentes ; je n'ai qu'une ambition, comme je vous l'ai déjà dit souvent, c'est de servir honnêtement et efficacement mon pays.

Mon gouvernement, sur cette question du chemin de fer du Nord, ne contractera aucun engagement sans l'autorisation des Chambres.

Et la conduite que nous nous proposons de suivre, nous la soumettons au peuple dans la campagne électorale qui s'ouvre, pour qu'il nous approuve, ou qu'il nous refuse sa confiance. C'est ainsi que les gouvernements honnêtes se soutiennent, c'est-à-dire en exprimant franchement leurs vues et leurs opinions.

Messieurs, pour qu'il n'y ait pas de doute, pour que vous sachiez ce que nous entendons faire, je dois vous dire que nous avons des offres aujourd'hui pour notre chemin de fer, mais je vous dirai aussi que nous ne le vendrons jamais à moins de $8,000.000. En déduisant ce montant des $13,000,000 qu'il nous a coûtés, il reste une différence de $5,000,000, montant que nous devions donner d'abord, comme je l'ai dit il y a un instant. Les montants que nous devions retirer des municipalités seront aussi portés à notre crédit, en acompte sur ce que nous aurons payé. Montréal à déjà payé près de $700,000, et la ville de Québec et les autres municipalités devront suivre ce bel exemple.

Je n'hésiterais pas à dire que la compagnie du chemin de fer du Pacifique devrait acheter notre chemin, mais c'est une compagnie privée, qui ne nous demande pas de voir à ses intérêts et elle n'est pas obligée d'acquérir notre chemin de fer. Mais nous espérons qu'elle prendra en considération le but pour lequel ce chemin a été construit. De plus le gouvernement fédéral devra travailler avec nous et nous aider à faire accepter par la compagnie du Pacifique nos conditions, qui sont raisonnables.

Le gouvernement d'Ottawa devrait, il me semble, nous accorder ce qu'on est convenu d'appeler des *better terms*. Il a de ses deniers subventionné le *Canada Central* qui a coûté plus d'un million à la Puissance. On disait dans le temps que ce chemin devait être la continuation du chemin de fer du Nord et moi comme les autres je le croyais. Mais depuis, le *Canada Central* en devenant l'un des chaînons du Pacifique tombe dans une autre catégorie d'intérêts, puisqu'il n'est pas im-

possible, puis qu'il est même probable que cette puissante organisation songe à bâtir une ligne rivale qui serait destinée à faire perdre à la province de Québec une partie des capitaux que ses patriotiques habitants ont investis dans le chemin du nord.

Nous ne nous plaignons pas ; mais nous avons bien le droit de dire que l'objection que l'on nous faisait que le subside en faveur du *Canada Central* était dans nos intérêts est maintenant disparue ; et comme il est indéniable que nous ne pourrons pas retirer dans ce cas le premier sou des sacrifices faits en faveur d'un chemin de fer de la province d'Ontario, nous avons bien le droit de demander des compensations. Cependant nous ne demanderons pas l'aumône, nous n'irons pas quêter des faveurs, nous pouvons nous soutenir et marcher bravement sans nous humilier. Nous ne demandons que justice.

Si la compagnie du Pacifique refusait d'acheter notre chemin de fer, nous aurions d'autres compagnies qui le feraient, et aux conditions que nous voulons—c'est-à-dire au prix de $8,000,000. Je me suis imposé beaucoup de travaux dans ce but. J'ai vu ce qu'il y avait à voir ; j'ai connu des capitalistes avec qui je me suis mis en relations, et au moment propice, je saurai bien les trouver pour conclure des négociations dans l'intérêt de notre province. C'est sans menace comme sans forfanterie que je vous expose ces choses ; mais je me crois obligé de vous donner notre programme, et je vous le donne tel que je me le suis tracé.

Mais là ne se bornent pas nos efforts ; car nous devons encourager et promouvoir en tous sens la construction de nouvelles voies ferrées. Cet arbre fécond du chemin de fer du nord doit avoir ses rameaux. C'est la loi de la nature comme la loi de l'économie politique. La sève du tronc stimule le développement des branches. Tous les chemins de fer bien organisés font surgir de différents côtés des rameaux féconds et utiles. Notre politique sera d'encourager de toute manière la construction de ces embranchements qui seront une force nouvelle pour le tronc principal.

En vendant notre chemin $8,000,000 nous aurons, au taux de 5 0/0 un intérêt de $400,000 par an, c'est-à-dire $100,000 de plus que ce que nous rapporterait son exploitation.

En sus de ces $400,000 le revenu des terres de la Couronne

nous donne annuellement $700,000 et il est probable que cela ne pourra qu'augmenter. Les mines d'or, de cuivre et de fer, vont être exploitées par les capitalistes étrangers et nous auront encore $100,000 par an à ajouter à notre avoir. Nous recevons du gouvernement fédéral un subside de $1,056,000 de nos licences, $200,000 à $300,000 et d'autres ressources, environ $150,000 à $200,000. Avec ces montants réunis, nous aurons amplement pour rencontrer toutes nos dépenses et accorder des octrois plus considérables à l'agriculture et à la colonisation.

La colonisation, Messieurs, c'est là la grande idée, sur laquelle nous devons fixer toute notre attention, l'idée qui doit nous faire croire en l'avenir.

Sur ce point, libéraux et conservateurs, nous sommes d'accord.

Ouvrez les livres bleus et vous verrez que depuis les deux années dernières il a été pris et défriché près de deux fois plus de lots que durant les deux années du règne de M. Joly. Il est vrai que l'honorable commissaire de l'agriculture et de la colonisation cumulait aussi les fonctions de *foreman* d'un chemin de fer bâti sur la neige, mais une grande partie de l'attention de son successeur a été aussi prise à faire renouveler ces travaux en temps opportun ; et, travail pour travail, je crois que le mien a été plus efficace que celui de l'hon. M. Joly.

Il fut un temps où la législature pouvait voter plus de cent cinquante mille piastres par an pour la colonisation. La construction du chemin de fer nous a empêchés de mettre une aussi forte somme à la disposition du département de la colonisation, mais au moins avons-nous augmenté ces octrois de ce qu'ils étaient, il y a deux ans, et avec les facilités que les voies ferrées nous donnent nous pouvons faire beaucoup plus de progrès aujourd'hui avec une moindre somme qu'il y a dix ans. Nous pourrons cependant augmenter encore cette subvention cette année.

Les journaux américains nous apprennent ces jours-ci que l'on fait un mouvement aux Etats-Unis pour entraver l'envahissement du travail par les Canadiens-français dans les villes manufacturières de la Nouvelle-Angleterre. Je regrette ce mouvement si nos compatriotes émigrés doivent en souffrir ; d'un autre côté je m'en réjouis s'il apprend aux Canadiens-

français que le séjour au Canada est encore plus profitable que les avantages factices que l'étranger leur offrait.

J'espère que nos frères des Etats-Unis nous reviendront, soit dans notre province, soit dans le Manitoba où notre race doit se développer et se protéger pour résister à l'absorption de l'immigration européenne.

Le gouvernement du Canada fait de grands efforts pour attirer ici le trop plein des vieilles populations de l'Europe. Nous devons le seconder en attirant les capitaux étrangers. La vitalité de notre population agricole nous dispense de chercher des immigrants, ayons seulement des capitaux, ajoutons un vaste *Crédit-mobilier* au *Crédit-foncier* qui existe déjà, pour ouvrir nos terres, exploiter nos bois et nos mines et employer tous les bras qui attendent le travail et les bons gages.

Nos territoires non concédés sont immenses ; notre province est plus vaste qu'Ontario et nous pouvons nourrir et employer dix fois la population que nous avons ; mais, sans aller dans la forêt, nos terres arpentées et faites ne demandent qu'une culture améliorée pour enrichir tous les enfants du sol et tous les émigrés qui pourraient nous arriver.

Je suis heureux de vous annoncer que, depuis que je suis au pouvoir, trois grandes fabriques de sucre de betterave se sont bâties et seront en activité dès cet hiver.

Cette industrie va créer une ère nouvelle dans l'agriculture de notre province, tout en laissant dans le pays des millions que nous envoyons tous les ans à l'étranger pour nous procurer le sucre que notre population consomme. Plus de dix millions de piastres sont payées chaque année pour cet article, et vous pouvez vous faire une idée de l'impulsion que ces fabriques donneront à l'agriculture en vous disant que la seule usine de Farnham emploiera deux cents tonnes de betteraves par semaine.

La culture en grand de la betterave implique l'élevage du bétail et l'emploi de riches engrais. Mon gouvernement a cru devoir s'occuper activement de ces deux questions. Nous avons encouragé l'industrie du beurre et du fromage. Le député de Saint-Jean, l'honorable M. Marchand, me fit en chambre et sur les hustings une guerre de plaisanteries et de calembourgs à ce sujet ; mais je savais que les beurreries et les fromageries

me vengeraient de ces attaques, et dans ce moment, on ne songe plus à faire un badinage de ce que le gouvernement a fait pour encourager cette industrie, quand on voit que notre province seule va exporter cette année pour plus de cinq millions de dollars en beurre et en fromage.

Nous aurons l'an prochain, grâce à l'encouragement que le gouvernement a promis et à l'expérience qu'il a fait faire cette année, une ou deux fabriques d'engrais artificiels que nos gisements de phosphate vont alimenter ; les capitaux sont prêts pour ces entreprises, et la vente des terrains à phosphate, qui se fera à Québec le 13 de ce mois, nous prouvera que cette richesse minière que nous voulons développer aidera à remplir la caisse du trésor, tout en étant une source de revenus pour l'agriculture. Des actes, des résultats, des revenus, des richesses et du travail, telle est la devise de notre gouvernement. Il se croit capable de mener de front les grandes questions sociales et morales, et les grandes questions matérielles. A notre grande devise nationale qu'il protège avec soin : *Notre religion, notre langue et nos lois*, il est fier de pouvoir ajouter : *Nos ressources et notre fortune* ! Dieu nous aidera si nous nous aidons nous-mêmes.

Avec un tel programme, Messieurs, n'ai-je pas le droit d'appeler à moi tous les hommes de bonne volonté ? Moins de chicane, moins de rivalités et plus d'affaires. Oublions le passé, s'il le faut, serrons nos rangs ; ouvrons nos sillons et fertilisons-les ; abattons nos forêts, déterrons nos métaux, bâtissons nos chemins de fer, et comme me le disait tantôt un électeur intelligent : " Bâtissons d'abord solidement la maison, nous lui donnerons la couleur ensuite. "

Ce n'est pas que je craigne la lutte ; j'ai vingt-deux ans de services politiques pour me faire un dossier sous ce rapport. Mais je dis que nous sommes arrivés à une époque, dans la confédération, où, surtout dans notre province, nous devons tous nous tendre la main. Nous avons la clef de la confédération par notre position sur le continent de l'Amérique, n'allons pas négliger nos avantages. Ceux qui se sont combattus loyalement peuvent se rencontrer franchement dans le désir du bien général. C'est là mon but, c'est là que tendent tous mes efforts et je vois que le peuple est avec nous. Et quand

le jour de la votation viendra, quand le peuple aura bien pesé ce que je vous dis, le peuple votera selon la voix de sa conscience, selon les impulsions de son cœur. Le peuple est bon, le peuple est intelligent, et j'ose croire malgré des exceptions locales, dont j'ai pu être moi-même la victime, qu'il est reconnaissant. C'est pourquoi je ne crains pas le résultat de son vote.

Discours de l'honorable J. A. Chapleau, en proposant la vente du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental a l'Assemblée législative, séances des 27 et 28 mars 1882.

Monsieur l'Orateur,

Je dois demander pardon à cette Chambre d'avoir retardé ses travaux pendant quelques jours. Je sais qu'on est indulgent ici, et que l'indisposition grave dont j'ai souffert pourra me servir d'excuse. Je sais, d'un autre côté, qu'un chef de parti est en Chambre ce qu'est le général d'armée en campagne ; il ne lui est permis d'être malade qu'après la bataille, après la victoire.

Pourtant, je n'ai pas lieu d'être humilié de ma faiblesse ; je puis même m'en orgueillir. C'est dans la campagne glorieuse qui s'est terminée par la victoire du 2 décembre, que j'ai pris le germe de la maladie qui me mine aujourd'hui ; c'est dans le travail incessant, les voyages, les veilles, les soucis occasionnés par les mesures que le gouvernement soumet en ce moment à cette Chambre, que j'ai brisé une santé que je croyais à l'abri de toute atteinte.

Je viens de citer le 2 décembre. C'est vers cette date mémorable que je porte avec confiance mes regards comme vers le point glorieux d'où doit partir et rayonner le mouvement du parti libéral-conservateur,—ce mouvement régulier, sûr, certain, qui doit préparer les destinées de notre province.

Oui, monsieur l'Orateur, j'ai confiance en cette Chambre, j'ai confiance dans cette session que le gouvernement a convoquée pour le 8 de mars, quatrième anniversaire du jour où la représentation nationale se voyait violemment chassée, par un acte arbitraire que la nation a depuis sévèrement condamné et puni.

J'ai confiance en cette Chambre, parce qu'elle est l'expression spontanée du sentiment populaire,—parce qu'elle est le produit de la sympathie du corps électoral pour une politique modérée, mais franche et sincèrement patriotique.

J'ai confiance en cette Chambre, parce qu'elle n'est pas issue de la colère, de la rancune, de la haine, de la vengeance, ni même de l'ambition ; mais parce qu'elle est le fruit d'une éclosion généreuse, attirant vers elle toutes les énergies, toutes les volontés, toutes les forces que l'amour du pays développe et met en jeu.

J'ai confiance en cette Chambre, parce que cette Chambre, plus que toute autre, a été à portée de mesurer la profondeur de la blessure qu'un bouleversement politique peut infliger au corps de la nation ; parce qu'elle sait tout ce que peut faire pour l'avenir d'un pays, un parti fort, loyal et dévoué,—parce qu'elle sait aussi qu'il est impossible de prévoir les conséquences funestes qui peuvent résulter, pour ce parti et pour le pays, d'un malheureux mouvement de présomption, d'impatience ou d'insubordination.

J'ai confiance en cette Chambre, parce que, mes collègues et moi, nous connaissons la droiture de vues, la largeur des idées et le profond sentiment d'amour national qui ont présidé à la politique que le gouvernement dirige depuis bientôt trois ans.

Si je parle ainsi, M. l'Orateur, c'est d'abord par conviction ; ensuite, c'est que, chef d'un parti, chef du gouvernement que ce parti supporte, parti tout puissant dans le pays, *leader* de cette Chambre, je sens vivement que, pour le bon fonctionnement du système représentatif, il faut qu'il existe une communauté de vues et de sentiments entre nous. Je sens le besoin de me mettre à l'aise avec tous les députés qui siègent à mes côtés dans cette enceinte.

Nous sommes ici 65 députés, et nous nous connaissons les uns les autres, car lorsque nous avons demandé au pays d'élire de nouveaux députés, nous l'avons fait à ciel ouvert. Nous n'avons caché aucun des articles de notre programme, sachant que ce que nous voulions était l'expression du sentiment populaire, et nous avons si bien compris le véritable esprit de la population dans la province, qu'en faisant le dénombrement de la députation dans cette Chambre, je vois parmi mes présents collègues trente anciens députés qui avaient l'habitude, et qui, j'espère, continueront cette bonne habitude, de se ranger autour de leurs chefs, de leur donner leur confiance, et de mettre à

leur service leur valeur, leur bonne volonté et toute l'énergie dont ils sont capables. Je vois trente de ces anciens et vaillants soldats, encore prêts à se ranger autour du drapeau, et à cette phalange sont venus se joindre vingt et un députés nouveaux partageant les mêmes idées, les mêmes principes, et soutenant le même gouvernement.

D'un autre côté, le sort des armes n'a pas été favorable à nos amis de l'opposition. Mon honorable ami, le député de Lotbinière, voit neuf seulement de ses anciens partisans se ranger à son côté, et se montrer fidèles à leur chef. L'hon. chef de l'opposition m'a promis une coalition sur la question du chemin de fer. Il n'y a pas de doute que ses partisans le suivront dans cette circonstance.

Il y a dans cette Chambre deux ou trois députés qu'on est convenu d'appeler indépendants. L'indépendance d'un député en Chambre, c'est la loyauté à son drapeau, c'est de suivre ce drapeau et ceux qui doivent préparer les destinées d'un pays. A chacun son lot et son devoir dans une députation, et sans la loyauté et la fidélité aux chefs, il n'y aurait pas de gouvernement possible.

Un grand homme d'état anglais, Burke, a bien qualifié ces hommes qui affichent des idées d'indépendance, et son opinion a été partagée par tous les hommes d'état d'Angleterre, lorsqu'il disait que tout homme qui voulait proclamer son " indépendance " dans un parlement, était un homme sur qui personne ne pouvait compter, j'ajouterai sur qui le pays ne peut pas compter.

Je viens de faire le dénombrement de cette députation au point de vue des partis,—et tous, je le présume, nous nous connaissons assez pour pouvoir établir à quel côté nous appartenons, et discuter en toute franchise, avec une entière liberté, la grande question qui s'impose à nos délibérations.

Avant d'entrer dans l'historique de cette question, je demanderai à cette honorable Chambre de dégager de la discussion tout ce qu'on a essayé d'y apporter d'étranger pour donner le change à l'opinion et envenimer les débats, tout ce qu'on a répandu dans la presse, toutes les fausses impressions que l'on a pu produire par la cabale sourde, obscure et cachée, cabale contre le gouvernement et surtout contre le chef du gouverne-

ment. On a essayé de déplacer la question. On a tout fait pour empêcher la députation de l'examiner avec le calme et la liberté qu'il faut porter dans l'étude des grandes questions de ce genre, étude que le gouvernement et les députés du peuple doivent faire non pas au point de vue d'un parti, mais au point de vue de l'intérêt national.

Ce n'est pas pour rien que les conseillers de Son Honneur le Lieutenant-Gouverneur ont mis dans le discours du trône les paroles suivantes :

" J'ose espérer qu'en s'occupant de cette grave matière, la " Législature la considérera comme une de ces questions natio- " nales, intéressant toute notre province, et s'élevant au-dessus " des considérations ordinaires de la politique."

En étudiant de pareilles questions, il ne faut pas seulement songer à trouver en défaut la tactique d'un gouvernement,ou à lui faire commettre des bévues, pour arriver à lui enlever la direction des affaires. Il faut avant tout penser au pays. C'est avec cette idée-là, M. l'Orateur, que je me lève aujourd'hui pour demander à la Chambre, en examinant cette question, d'éviter toute violence de langage et de juger purement et simplement l'action de ceux qui dirigent le pays. Car il faut que cette politique soit dirigée par un gouvernement qui fasse abstraction de tout esprit de parti pris, et qui ne considère que le bien commun de la nation. C'est, dis-je, dans cet esprit que j'aborde la question.

Y a-t-il une seule mesure qui ait été introduite dans le pays, je parle des grandes mesures, sans soulever les malédictions du public contre elle ? Mais lorsque, plus tard,on a été témoin des résultats avantageux qui en découlaient, on s'est étonné de s'être si étrangement trompé, et ces mesures sont devenues pour le gouvernement qui les avait fait adopter son meilleur titre à la reconnaissance du pays.

Si nous jetons un coup-d'œil sur notre histoire des trente-deux dernières années, je parle de la politique libérale-conservatrice, ne voyons-nous pas que les projets les plus importants ont tous subi une terrible épreuve à leur origine ?

Les mesures relatives à la construction du chemin de fer du Grand-Tronc ont soulevé d'un bout du pays à l'autre des cris et des récriminations ? N'a-t-on pas crié que l'on vendait le pays,

qu'on abandonnait les intérêts de la province, qu'on travaillait plus pour les Etats-Unis que pour notre propre pays ? Et cependant quels sont les hommes sensés, à quelque parti qu'ils appartiennent, qui aujourd'hui oseraient dire que cette politique concernant le Grand-Tronc n'a pas produit les plus beaux résultats ?

Un jour, en 1862,—on se rappelle toujours ces événements avec douleur,—un chef de parti n'a-t-il pas été battu sur une proposition de loi de milice, la même loi qui en 1867 fut votée par la presque totalité du pays ? On renversait alors un parti, on bouleversait toute une nation, et pendant près de deux ans, on voyait le pays en proie à un gouvernement dont toute la science consistait à économiser quelques bouts de chandelle et à rogner les octrois les plus utiles. Ce fut une ère malheureuse, malheureuse pour le parti, malheureuse pour la nation.

Une autre question, à cinq années de distance, se présentait : la grande question de la confédération. Eh bien ! M. l'Orateur, cette même confédération n'a-t-elle pas été maudite ?—N'a-t-on pas prédit que, dans un avenir très rapproché, elle serait la ruine de la majorité de la province de Québec ? Et cependant, depuis 16 ans—bientôt dix sept ans—que cette confédération existe, je ne vois ni un homme, ni un groupe national qui s'en plaigne.

A partir de cette époque, un mouvement inconnu jusqu'alors parmi nous s'est produit dans toutes les branches de l'industrie. La confédération a fait du Canada un pays qui peut réclamer sa place au soleil des nations, et qui est fier d'être ce qu'il est. La constitution de 1867 nous laisse nos droits et nos franchises, tout en donnant à nos ressources un champ plus vaste que celui qu'on aurait pu espérer d'aucun autre système de gouvernement, à la condition toutefois que la chasse aux portefeuilles ne soit pas le dernier mot de l'ambition de nos hommes publics.

Rappelons d'autres souvenirs politiques. Lorsqu'en 1870 sir George-Etienne Cartier annonçait au parlement fédéral que le gouvernement de sir John A. McDonald avait décidé d'acquérir les possessions de la compagnie de la Baie d'Hudson dans le Nord-Ouest, et plus tard d'acquérir même les possessions du Nord-Ouest,—de quelle manière a-t-on accueilli en Chambre

cette demande ? C'est encore là un point de ressemblance avec ce qui se passe aujourd'hui. Dans ce temps-là, on a essayé de fausser l'opinion des gens. La nouveauté de la mesure effraya même des hommes dont la droiture et la haute intelligence étaient pourtant au-dessus de toute pensée mesquine. Je pourrais citer un homme plus connu que tous les autres, un homme dont la science, la bonne volonté, la vertu, je dirai même la sainteté, avaient fait l'admiration du Nord-Ouest, et qui avait converti des bourgades sauvages entières, je puis nommer Mgr l'archevêque de St-Boniface, qui croyait que réellement cette acquisition serait désavantageuse au Canada,—que cette région n'avait pas la valeur qu'on lui prêtait,—et que cette acquisition ne serait pas profitable au pays.

Lors de cette acquisition, on vit quelques chefs conservateurs hésitant, entr'autres celui qui depuis quelque temps a été obligé de quitter la carrière politique, un homme qui fut notre chef à nous, conservateurs, non-seulement exprimer ses craintes à ce sujet, mais faire même un commencement d'opposition à cette mesure. Et qui dirait aujourd'hui que le million et demi que nous avons payé pour ce territoire n'a pas été fructueux et d'une immense portée pour le bien du pays ? C'est par centaines de millions de dollars que l'on évalue aujourd'hui cette propriété destinée à faire du Canada un grand empire. Lorsque nous donnions quelques millions d'acres de terre pour la construction du chemin de fer du Pacifique, on disait que ces terres ne valaient pas un dollar de l'acre. Mais aujourd'hui ces mêmes hommes disent qu'une seule parcelle de cet immense territoire acheté pour une bagatelle, vaut plus de $150,000,000. Et pourtant quelles clameurs d'indignation et quels cris n'a pas soulevés cette mesure qui, un moment, a menacé de faire taire tous les autres intérêts, toutes les autres questions, et a même failli renverser le gouvernement ? Cela a duré jusqu'au moment où se dégagea des mille incertitudes répandues et cultivées cette grande vérité comprise du peuple, que l'on doit aux hommes qui ont travaillé et qui se sont livrés aux études politiques pour le bien de leurs compatriotes, confiance dans leur savoir et dans leurs actes.

Lorsque le gouvernement annonça sa politique quant à la construction du Pacifique, en 1872, on vit se déchaîner cet orage qui

menaça l'avenir de notre parti, et conduisit au tombeau le plus grand homme politique que le Canada français ait produit ; on vit dans la division-est de Montréal cet homme qui avait mérité que l'on se mit à genoux devant lui pour le bien qu'il avait fait à son pays, cet homme qui avait prévu que la baie d'Hochelaga serait un jour le grand port des navires océaniques, on vit cet homme, dis-je, battu par plus de 1,500 voix. Quand la question du Pacifique souleva les préjugés et les passions populaires, on cria au pillage, au vol, à la malhonnêteté.. Finalement le gouvernement tomba. Mais le pays en fut bien puni. Pendant cinq ans le Canada a vu un régime qui, je l'espère, ne reviendra pas de sitôt, un régime qui n'a pas été de nature à nous donner du relief à l'étranger, ni le confort dans nos familles. A la suite de la chute du gouvernement après 1873, la question du Pacifique fut presque reléguée dans l'oubli. Ce ne fut qu'en 1879 et en 1880 qu'on la ressuscita. Et dans la session de 1881, cette même politique du Pacifique fut proposée à la Chambre. Je me rappelle que j'assistais à cette session. Au commencement tout le monde approuvait cette mesure, on n'avait pas encore jeté le cri d'alarme. Cette politique avait été admise par les deux partis et par les deux gouvernements qui s'étaient succédés de 1870 à 1878, époque qui vit le gouvernement Mackenzie disparaître sous le souffle du suffrage populaire. Jusqu'à cette époque, dis-je, les deux gouvernements s'étaient occupés de cette question, et avaient dit: Il faut que la chose se fasse... tout comme dans le cas actuel.

Mais en 1881, on réussit à produire une espèce de vertige des esprits : "On ne sait pas ce qui peut arriver, disait-on : ne "donnerions-nous pas trop à ces capitalistes, ne donnerions-"nous pas un monopole trop considérable à ces étrangers et "une occasion de faire une fortune colossale aux dépens du "pays ? Est-ce que ce n'est pas purement et simplement un "job gigantesque, une immense fraude ?"

Encore une fois, la discussion et les explications données par le gouvernement, appuyées par la réflexion et le bon sens, finirent par amener les gens à dire qu'il fallait écarter de cette question tout ce qui était de nature à l'obscurcir, et lorsque la lumière se fut faite dans les esprits, la mesure proposée par le gouvernement fut adoptée par une écrasante majorité dans la Chambre

des Communes. Et aujourd'hui tout le monde se demande si la construction de cette voie ferrée ne doit pas être pour le pays une ère de régénération.

Il y a quelque temps je lisais dans un journal un extrait que je citerai tout à l'heure.

Remarquez, M. l'Orateur, que cela était écrit en vue du chemin de fer de Québec, et en vue de la politique que nous venons aujourd'hui exposer devant cette Chambre. On m'a accusé dans maints et maints articles, depuis plusieurs mois, on nous a accusés, moi et mes collègues, d'avoir été indifférents aux intérêts de la province de Québec, et de n'avoir rien fait auprès des autorités fédérales pour assurer une meilleure position à notre grande entreprise nationale, et obtenir une meilleure vente ; je lisais dans le journal en question, ce qui suit :

" Nous avons été jusqu'ici sous l'impression que Sir John, " M. Langevin, etc, portent un grand intérêt à la province de " Québec, et qu'ils eussent été heureux de prendre en considé- " ration toute offre qui leur aurait été faite d'acheter notre che- " min. Ces offres n'ont pas été faites, et la *Minerve* dit main- " tenant qu'il est trop tard. A qui la faute ? Pas au gouver- " nement fédéral qui n'est pas tenu de s'adresser au cabinet " local pour offrir des faveurs.

" Il eût sans doute été relativement facile à Sir John et à ses " collègues d'inclure notre chemin dans le marché avec le syn- " dicat et d'obtenir pour nous une dizaine de millions de " piastres.

" Aucune offre de vente n'ayant été faite au gouvernement " fédéral, il n'a pu rendre à la province les services qu'il eût " sans doute aimé à nous rendre dans cette grave affaire."

J'en suis humilié, mais si nous ne voulons laisser aucun prétexte à la malveillance, nous sommes obligés de nous défendre de cette accusation. Dès le 13 mai 1880, le gouvernement local se rendait auprès du gouvernement fédéral pour lui demander de l'aide pour notre chemin, et comme, dans le temps, il était question de la ligne du Pacifique, et que le Pacifique avait toujours été donné comme devant se relier au chemin de fer de la province, nous allions demander que le gouvernement fédéral fît son possible pour faire de notre ligne provinciale

une partie intégrante de cette grande voie ferrée. Ceci se passait en 1880, comme je viens de le dire. On nous répondit qu'il ne fallait pas songer à un achat du chemin par le gouvernement fédéral. La politique de ce dernier gouvernement étant alors de céder la partie déjà construite du Pacifique à une compagnie qui s'engagerait de terminer ce dernier chemin, on ne devait pas s'attendre à voir ce gouvernement se faire l'acquéreur de nouvelles voies ferrées. Mais on nous assurait que dans le cours des négociations que les délégués du gouvernement d'Ottawa allaient entamer en Angleterre pour la construction du Pacifique canadien, on n'oublierait pas que le chemin de fer provincial devait être, suivant la pensée de ses auteurs, un des chaînons du Pacifique. On nous demanda quel prix le gouvernement de Québec mettait à son entreprise. Je répondis que si l'on pouvait nous assurer une somme de $7,000,000, nous serions disposés à donner le chemin pour cette somme. Sir John me dit alors que, dans son opinion, le prix n'était pas exorbitant,si, pour cette somme, nous nous engagions à livrer le chemin complété, d'après les plans préparés pour sa construction.

Avant de quitter Ottawa, je laissai entre les mains du chef du gouvernement un mémoire relatif à la vente que nous proposions et dans lequel j'énumérais les points principaux de la politique que le gouvernement de Québec avait suivie à cet égard.

Avec la permission de cette Chambre, je lirai quelques extraits de ce mémoire confidentiel, mais dont j'ai eu l'autorisation de me servir :

" A l'heure qu'il est, le gouvernement a déjà dépensé *onze*
" millions de dollars dans la construction de ce chemin, et on
" a calculé que pour le compléter, avec toutes les facilités de
" terminus à Québec, Montréal et Ottawa, une somme addition-
" nelle de *trois quarts de million* de dollars sera nécessaire pour
" la construction seule avec de plus une mise de fonds supplé-
" mentaire d'*un quart de million* de dollars pour pourvoir le
" chemin d'un matériel roulant suffisant et de première classe.
" Lorsqu'il sera ainsi complété et pourvu, le chemin aura coûté
" près de douze millions de dollars ; mais il pourra sans crainte

" être mis au rang des chemins de fer les mieux construits du " continent.

" Il est inutile pour moi d'insister sur l'importance future " de ce chemin. C'est assez de dire qu'il sera une des fractions " les plus importantes du chemin de fer du Pacifique cana- " dien.

" La plus grande partie, je pourrais dire la presque totalité de " notre dette provinciale a été contractée pour la construction " de ce chemin ; et bien que le gouvernement de Québec soit " sûr que, dans un temps peu éloigné, l'augmentation consi- " dérable du trafic du chemin nous assurera un revenu suffisant " pour le payement d'une bonne part des intérêts dûs sur le " montant payé pour sa construction, il lui est impossible de " se cacher le fait que le fardeau qui lui est imposé aujourd'hui " par le montant énorme d'intérêts à rencontrer, est trop lourd " pour la province de Québec.

" En plusieurs circonstances, j'ai eu l'occasion de déclarer, " en Chambre et ailleurs, que le gouvernement de Québec épui- " serait toutes ses autres ressources avant de céder le chemin à " une compagnie étrangère. Toutefois nous n'avons pu faire " autrement que de prendre connaissance des propositions qui " nous ont été faites pour l'achat ou l'affermage du chemin. " Mais avant de prendre une décision à ce sujet, j'ai cru qu'il " était de mon devoir, comme chef du gouvernement de Qué- " bec, d'informer le gouvernement fédéral de la position où " nous sommes et de la décision à laquelle il est possible que " nous arrivions.

" Avant d'entrer en négociations avec les personnes qui nous " ont fait des offres, je désire faire au gouvernement fédéral, " au nom du gouvernement de Québec, la proposition suivante :

" Que le gouvernement fédéral fasse l'acquisition de notre " propriété provinciale pour une somme de $7,000,000. Cette " somme représenterait, au taux auquel votre gouvernement " peut obtenir de l'argent en Angleterre, un intérêt de $280,000 ; " avec un fonds d'amortissement, cela ferait en tout $350,000.

" Ceci ferait encourir à la Province une perte de plus de " $4,000,000, mais Québec ferait volontiers ce sacrifice pour " assurer une ligne indépendante au trafic futur du chemin de

" fer du Pacifique, et en même temps donner un élan considé-
" rable à la prospérité commerciale de la province.

" Je suis sûr que votre gouvernement comprend toute l'im-
" portance qu'il y a à assurer au trafic du Pacifique un débou-
" ché à travers le territoire canadien jusqu'aux ports de mer.

" Le montant énorme payé pour la construction de l'Inter-
" colonial doit amener le gouvernement fédéral à assurer à cette
" ligne autant de trafic que possible.

....

" Les hommes d'affaires de toutes les parties du pays ont
" les yeux fixés sur l'avenir du chemin de fer du Pacifique,
" et votre gouvernement ne l'a pas perdu de vue, car il s'est
" assuré la bonne volonté d'une autre compagnie de manière à
" avoir une ligne indépendante jusqu'à Ottawa par le Canada
" central."

....

J'eus occasion de réitérer avec instance ma demande à Sir John, avant son départ pour l'Angleterre. La réponse qu'il me donna fut à peu près la même que celle qu'il nous avait faite le 13 mai, savoir : qu'il ferait son possible pour induire les capitalistes anglais qui voudraient se charger de la construction du Pacifique, à inclure le chemin de fer provincial dans leur transaction avec le gouvernement fédéral, et qu'il soumettrait la proposition du gouvernement de Québec aux capitalistes anglais ; mais il me fit en même temps remarquer que la compagnie avec laquelle le gouvernement fédéral devait transiger, étant une compagnie privée, il ne pourrait que suggérer d'accepter notre proposition, et que si elle n'était pas agréée, ou si l'offre que la compagnie pourrait nous faire ne nous convenait pas, il n'y aurait pas eu de temps de perdu. Au retour de Sir John, j'eus occasion de faire avec lui le voyage de Québec à Montréal et immédiatement après je lui écrivis une lettre dont je citerai quelques extraits :

" Durant le mois de mai dernier, lorsque j'étais à Ottawa
" avec mes collègues du gouvernement de Québec, j'eus l'hon-
" neur de soumettre à votre considération un mémoire sur
" l'achat du Q. M. O. et O. par le gouvernement fédéral.

" Cette question est d'une importance considérable et inté-
" resse, je pourrais dire, l'avenir financier de la province de

" Québec ; l'on ne pourrait en retarder la solution sans exposer " notre trésor au désastre. Lorsqu'elle vous a été soumise, " vous m'avez dit que votre gouvernement ne serait pas, avant " quelque temps en mesure de me répondre s'il pourrait prendre " cette soumission en considération, s'il la verrait d'un œil favo- " rable : et, à la veille de votre départ pour l'Angleterre, vous " m'avez laissé connaître que le projet de faire de notre chemin " provincial un débouché jusqu'à l'océan pour le commerce du " chemin de fer du Pacifique serait vraisemblablement pris en " considération lors des négociations en Angleterre concernant " le chemin de fer du Pacifique. A votre retour, l'autre jour, " vous m'avez répété qu'il vaudrait mieux pour nous attendre " l'arrivée au Canada des délégués du syndicat du Pacifique " avant de prendre une décision quant à la vente ou à l'affer- " mage de notre chemin de fer provincial.

" Comme j'ai déjà eu l'honneur de vous le dire, cette question " est actuellement d'une importance majeure pour notre pro- " vince. Cette importance est telle qu'elle justifiera pleinement " auprès de vous, j'en suis sûr, mes démarches réitérées. De- " puis le jour où je déclarai devant l'Assemblée législative de " Québec que le gouvernement avait déjà reçu des offres consi- " dérables pour la vente ou l'affermage du chemin, je n'ai " pas reçu moins de trois nouvelles propositions différentes " pour les mêmes fins. Vous comprendrez aisément la per- " plexité dans laquelle nous nous trouvons. Je ne pense pas " que je serais justifiable de perdre une occasion certaine " d'assurer à notre province une transaction qui la favoriserait " largement dans sa condition financière actuelle : en même " temps je ne voudrais pas disposer de notre chemin sans " mettre votre gouvernement en demeure d'assurer au syndicat, " avec lequel des négociations ont déjà été entamées, une ligne " indépendante jusqu'à l'océan Atlantique pour le chemin de " fer du Pacifique.

" Je crois donc qu'il est de mon devoir de vous informer que " l'on me fait une offre de $6,500,000 pour notre chemin de " fer provincial, tel que le chemin sera après la complétion du " pont des Chaudières.

" Dans ces circonstances, j'espère que vous me permettrez de " vous demander : .

« 1. Si votre gouvernement serait disposé à garantir à notre « province, comme prix de notre chemin, un montant déter- « miné qui vous permettrait de le passer au syndicat comme « une portion du grand chemin du Pacifique canadien ?

« 2. Si vous croyez que le syndicat serait disposé à nous « offrir un prix plus élevé que celui que je viens de mentionner « pour l'achat, ou des conditions plus avantageuses pour l'affer- « mage de notre chemin de fer provincial ?

« 3. Si dans le cas où le gouvernement de Québec garderait « son chemin de fer (Q. M. O. et O.), vous seriez disposé à re- « commander au gouvernement d'Ottawa l'octroi d'un bonus « égal à celui accordé au Canada central, à la condition que les « arrangements de parcours soient les mêmes en faveur du « chemin de fer du Pacifique canadien que ceux imposés au « Canada central ? »

M. l'Orateur, je n'ai pas besoin d'énumérer devant cette Chambre les démarches du gouvernement, dans le but de réussir auprès des autorités fédérales. Qu'il me suffise de vous dire que nous n'avons pas, un seul instant, perdu de vue les intérêts que nous représentions, et que tout ce qu'il était en notre pouvoir de faire, nous l'avons fait. J'ai été bien plus loin que ceux qui se font aujourd'hui nos accusateurs. Et si l'on prenait connaissance du mémoire imprimé que je tiens à la main, on verrait que la grande amitié, le grand dévouement que j'éprouve en ma qualité de membre du parti conservateur pour le chef du gouvernement d'Ottawa, l'ont cédé au devoir que ma position m'imposait. Je n'y référerai pas davantage, seulement je puis vous dire qu'entre autres choses, à l'appui de nos prétentions, nous exposions le danger qu'il y avait à ne pas faire de notre ligne provinciale la continuation du Pacifique, tel qu'on nous l'avait promis, et comme nous avions le droit de l'espérer. Nous indiquions le nombre toujours croissant des lignes qui nous menaçaient de leur rivalité. En voici l'énumération :

« 1. La ligne du Canada central de Renfrew à Brockville « sur le Grand-Tronc, mettant le Pacifique en relation avec les « chemins de fer américains.

« 2. La ligne projetée depuis Pembroke, ou tout autre point « plus rapproché sur le Canada central, à Kingston.

" 3. Le chemin de fer de Saint-Laurent et Ottawa, conduisant " le trafic à Prescott, puis à Ogdensburg ou sur le Grand-Tronc.

" 4. Le chemin de fer du Coteau, conduisant directement par " le pont du Coteau le commerce du Pacifique sur les lignes " américaines.

" 5. Le chemin de fer de l'Atlantique et de l'Ouest partant " d'Ottawa en ligne directe, passant sur le Saint-Laurent à La- " chine par un pont, et se dirigeant par tout tracé que l'on dési- " rera, soit à Portland, soit à Bangor, soit à Saint-Jean, N. B., " ou par aucune des lignes déjà en existence."

Ce n'est pas d'aujourd'hui que nous avons étudié cette question. Dans la presse et dans nos relations officielles, nous avons sans cesse travaillé au triomphe de l'idée de faire du Q. M. O. et O. une partie intégrante du chemin de fer du Pacifique canadien.

Le 3 janvier dernier, je crus que je devais faire un dernier effort pour donner une nouvelle occasion à la compagnie du Pacifique d'acquérir notre chemin. Je me rendis ce jour-là à Ottawa, et j'y passai deux jours dans ce but. J'allai trouver Sir John A. McDonald et lui demandai, s'il ne pouvait pas faire un effort auprès du syndicat du Pacifique canadien pour lui faire acheter notre ligne provinciale, lui déclarant que nous avions reçu des propositions d'achat, mais que nous ne voulions pas décider de ces soumissions, sans tenter une dernière démarche auprès de la compagnie du Pacifique canadien.

Voici les conditions que je posais au gouvernement d'Ottawa :

" Prix 8 millions de piastres, intérêt, 5 0/0 ; il y a à peu près pour sept à huit cent mille piastres de travaux à faire sur la ligne Q. M. et O. Certaines compagnies s'offrent de faire ces travaux, mais le gouvernement n'obligera la compagnie du Pacifique à faire des travaux, que jusqu'au montant de $400,000, ce qui portera le prix total du chemin à $8,000,000. Termes de paiement des plus accommodants, car le gouvernement de Québec ne veut que diminuer les charges des intérêts sur sa dette."

Ces propositions furent soumises d'une manière confidentielle à la compagnie du Pacifique, et en réponse nous avons reçu l'offre que voici :

On offrait huit millions et trois-quarts portant intérêt à 4 0/0, le capital payable en cinquante ans ; le gouvernement devait dépenser $750,000 pour finir le chemin.

Je dis ces choses au courant d'une explication, et bien que cet énoncé n'ait peut-être pas sa place ici, je veux que les députés en soient bien saisis dès à présent. On me dira que c'est quelque chose d'effrayant que nous n'ayions pas voulu vendre à ce prix là. Voici pourquoi nous ne l'avons pas fait. C'est que ces 8¾ millions, payables dans cinquante ans, ne portaient qu'un intérêt de 4 0/0, ce qui donne tout simplement l'intérêt de $7,000,000 à 5 0/0.

La compagnie du Pacifique faisait de plus payer au gouvernement $750,000 pour les travaux restant à faire.

En ôtant ces $750,000 sur le montant offert, il restait une somme nette de $8,000,000.

Ces $8,000,000 du Pacifique nous auraient rapporté annuellement à 4 0/0 la somme de $320,000, tandis que les $7,600,000 offerts aujourd'hui nous donneront à 5 0/0 $380,000, soit une différence de $60,000 par année. Or, sait-on ce que $60,000 par année pendant 50 ans, à intérêts composés, représentent pour le gouvernement ? Et il n'y a pas un sou à déduire : j'en défie les calculateurs les plus habiles. Ces $60,000, au bout de 50 ans, donnent $12,560,000. Je vous dis que l'on ne peut retrancher la moindre parcelle de cette somme de $12,560,000, et elle représente le montant que nous aurions perdu, en acceptant l'offre des 8¾ millions de préférence à celle des $7,600,000.

Lorsque l'honorable M. Robertson fit son emprunt de $4,000,000 à raison de 5 0/0 par an pour 30 ans, nous nous engagions à payer $200,000 d'intérêts, plus 1 0/0 d'amortissement, ce qui faisait en outre $40,000 par année. Au bout des 30 ans, nous nous trouverons avoir payé $6,000.000 d'intérêts, et les $4,000,000 seraient encore dus, si l'on n'y pourvoyait tous les ans par le payement d'un fonds d'amortissement.

Voilà ce que savent tous ceux qui ont étudié ces questions de finances. J'ai donc fait toutes les démarches possibles auprès des autorités et du gouvernement fédéral et du Pacifique, et je n'ai pu réussir. J'ai fait peut-être plus que je n'étais tenu de faire, car j'ai peut-être un peu trahi le secret de ceux

qui m'avaient fait des propositions, mais j'en agissais ainsi dans l'intérêt de notre province, et dans l'intérêt général du pays.

Monsieur l'Orateur, on nous a demandé s'il y avait eu des correspondances officielles entre la compagnie du Pacifique et le gouvernement ; je dois répondre qu'il n'y en a pas eu au sujet du contrat qui nous occupe. Il y a eu une correspondance avec la compagnie du Pacifique en 1881, mais cette correspondance était au sujet d'arrangements relatifs à l'échange du trafic ; quant aux autres négociations, elles ont été conduites de vive voix, dans des entrevues qui ont eu lieu à Québec, à Montréal et à Ottawa, entre les intéressés, tant avec la compagnie qu'avec le gouvernement fédéral, dont l'assistance nous a été précieuse ; nous avons discuté le projet d'arrangement, nous l'avons examiné sous toutes ses faces, et lorsque nous en sommes arrivés à des conclusions définitives, nous les avons rédigées, et quand cette honorable Chambre aura pris connaissance de ces documents, elle sera en mesure d'apprécier notre travail. Un homme qui s'y connaît disait : " J'ai rarement vu des documents aussi clairs et aussi concis que " ces deux contrats." Je ne m'en attribue pas le mérite, je le donne volontiers à l'honorable procureur-général qui occupe une position si distinguée dans la profession légale, à l'avocat éminent dont nous avons demandé les conseils, l'hon. M. Lacoste, et aussi au concours des aviseurs et des officiers de la compagnie du Pacifique et des syndicats qui ont transigé avec le gouvernement.

Je ne veux pas que cette Chambre reste sous l'impression, comme on a essayé de le faire croire au dehors, que le gouvernement fédéral n'approuvait pas notre politique sur cette question. Je suis heureux, M. l'Orateur, de pouvoir profiter de cette occasion pour déclarer que nous nous accordions parfaitement avec le gouvernement fédéral, et que les efforts que nous avons faits pour arriver à un résultat satisfaisant pour notre province, ont été approuvés par les autorités fédérales et vivement secondés. Je dois dire que c'est à cette amicale coopération que nous devons les bons résultats de la proposition de la compagnie du Pacifique, car le gouvernement de Québec et le Pacifique étaient partis de deux points assez éloignés l'un de l'autre.

A la session de 1881, à Ottawa, quand nous mentionnions au Pacifique une offre de six millions et trois quarts qui nous était faite pour notre chemin, les gens du Pacifique nous répondaient tout bonnement que c'était une offre *folle et extravagante ;* et six mois à peine avant la conclusion de notre traité avec eux, ils n'en étaient arrivés encore qu'à faire des offres pour une seule section, la section ouest, et à limiter les offres à $3,000,000, se basant sur le fait qu'ils pouvaient construire eux-mêmes une ligne pour ce montant. C'est à la suite des instances conjointes de nos amis d'Ottawa et de nous-mêmes, que ces messieurs finirent par augmenter leur prix de $600,000 et par consentir à faire pour $400,000 de travaux. C'est sur cette détermination finale que le gouvernement prit aussi la sienne.

Monsieur l'Orateur, nous n'avons pas été effrayés de tout le bruit qui a été fait à propos de la vente de notre ligne provinciale. Je me suis dit ceci : tout ce fracas n'est pas sérieux, ce bruit n'est pas sincère, car tout le pays a approuvé l'opinion formulée par mon honorable ami le chef de l'opposition, par mon honorable ami le député de St-Hyacinthe et aussi par les deux gouvernements qui ont précédé celui-ci, savoir : qu'il faut vendre notre ligne de chemin de fer provincial. Le pays était unanime sur ce point.

J'ai eu le témoignage d'hommes d'affaires les plus distingués dans les rangs du parti libéral. Tous s'accordaient à dire que le gouvernement avait parfaitement réussi dans cette affaire. J'oubliais de vous dire, M. l'Orateur, que l'honorable député de Saint-Hyacinthe avait ajouté que le danger qui menacerait peut-être le gouvernement après avoir accompli cette vente, serait les tiraillements qu'il éprouverait de tous côtés pour l'emploi de la somme réalisée. Sur ce point, je m'accorde parfaitement avec lui, ainsi qu'avec l'honorable chef de l'opposition. Dès les premiers jours de la campagne électorale, et chaque fois que j'ai eu occasion de traiter cette question, j'ai annoncé la ferme détermination du gouvernement d'employer le prix de la vente du chemin au dégrèvement de la dette publique. Mon honorable ami, le député de Lotbinière, doit se rappeler à ce propos la déclaration explicite que j'ai faite en sa présence à la grande assemblée de Bellechasse, à Saint-Raphaël. En réponse, non-seulement à Montréal, mais à Montmagny, et à

Bellechasse, l'honorable chef de l'opposition faisait la déclaration suivante : "Si le gouvernement vend notre chemin "$8,000,000, je suis prêt à lui prêter mon concours. Mais je "crains qu'il ne confie les fonds à un homme qui n'a pas la "confiance du pays, à M. Senécal, qui peut ruiner bien des "gouvernements. Mais si le gouvernement actuel voulait nous "promettre que le prix de vente ne sera pas mis comme fonds "dans le trésor, mais sera appliqué rigoureusement à payer nos "créanciers, je promets au premier-ministre mon support et "celui de mes amis sur cette question."

Avec la permission de mon collègue l'honorable trésorier de la province, je dirai à mon honorable ami le député de Lotbinière, qu'un bill sera présenté à cette Chambre statuant que pas un sou des sommes qui pourront revenir au gouvernement de cette transaction, ne sera appliqué à l'administration ordinaire des affaires de la Province, mais que le produit de la vente des deux sections du chemin devra être appliqué au payement de la dette provinciale exclusivement.

La nécessité où nous étions d'équilibrer nos finances, nous a amenés à la décision de vendre notre chemin. Le grand bruit qui s'est fait dans le public n'a pas eu pour cause l'intérêt public seulement. Le mouvement était dirigé par des mécontents, et l'on a profité d'un moment de faiblesse de quelques membres du parti conservateur ; on a profité d'un moment d'écart, d'une erreur de jugement d'un ex-ministre, pour satisfaire de vieilles rancunes. Et l'on a jeté à tous les vents un cri d'appel aux mécontents, aux jaloux et aux ambitieux.

Mais avant de pénétrer dans les considérations multiples que notre politique entraîne, je vais faire un peu l'historique de la question, M. l'Orateur. C'est toujours avec plaisir que je me reporte à ce que je dois appeler le commencement de la politique des chemins de fer dans la province de Québec. Dans le premier discours que j'eus l'honneur de prononcer dans cette chambre, le 29 décembre 1867, j'eus l'audace de parler de chemins de fer et de dire que notre rive nord était le *back bone* de la province de Québec et de l'ancienne province du Canada. Non pas que je veuille, en aucune façon, diminuer l'importance et la valeur des autres parties du pays, mais on sait qu'il y a dans tous les pays certains endroits privilégiés, que l'on consi-

dère comme des remparts dans le cas où des malheurs viendraient à fondre sur la patrie. J'espère que nous n'aurons jamais de telle calamité, mais si le destin nous réservait des jours aussi mauvais, la rive nord serait le véritable rempart de notre nationalité. Je me demandais, puisqu'il en était ainsi, pourquoi cette même rive nord, qui avait si longtemps rêvé un chemin de fer, n'en serait pas dotée.

Plus tard, j'eus occasion de faire valoir les prétentions du chemin de fer des Piles et du Saint-Maurice.

A cette époque, je défendais les prétentions, les réclamations et les droits de la ville des Trois-Rivières et de la division de Saint-Maurice. Le premier discours que je prononçai à propos de ce chemin, m'attira d'assez vertes remontrances du gouvernement d'alors, non pas que je fisse la lutte contre le gouvernement, mais parce que, disait-on, je me mêlais d'affaires un peu trop éloignées de mon comté. J'avais la prétention dans ce temps-là de m'occuper un peu des affaires de la Province, et de croire que c'était là une question qui méritait la considération de la Chambre.

La prétention du chemin de fer des Piles fut d'abord repoussée avec vigueur. A la suite d'assemblées et de réunions, le regretté M. Turcotte finit par obtenir un octroi considérable de terres; mais cet octroi avait été obtenu parce qu'on avait ajouté au bill du chemin de fer des Piles une clause disant que l'octroi devait aussi s'appliquer au chemin de la rive nord.

Depuis ce temps-là le chemin des Piles a été des plus modestes, et ce n'est que par le projet que nous allons soumettre à la Chambre qu'il verra son entière réalisation, tel que l'avaient conçu ses auteurs.

Plus tard la compagnie du chemin de fer du Nord s'organisa. On vint devant les comités, devant la Chambre pour obtenir des octrois pour sa construction, et c'est alors que commença le mouvement qui a fini par nous donner notre ligne provinciale. Mais avant cette époque était commencé le chemin de fer de colonisation du Nord, de Montréal à Saint-Jérôme, et ce chemin, qui n'était qu'un roseau, a donné naissance à un arbre gigantesque, puisqu'il fut la cause déterminante du "Montréal, Ottawa et Occidental," qui créa à son tour le Pacifique canadien.

Il y eut en ce temps-là une espèce de croisade enthousiaste. Une compagnie se forma, et jeta les bases du plan gigantesque du Pacifique canadien. Pendant 18 mois, presque toute la vallée du nord de l'Ottawa, à partir de Montréal jusqu'à Pontiac, fut littéralement envahie par les apôtres de l'entreprise, et à la fin, on parvint à faire accepter le projet, qui voit aujourd'hui sa pleine et entière réalisation. Deux compagnies se formèrent, l'une à Québec, construisant le chemin de la rive nord de Québec à Montréal, avec l'embranchement des Piles, l'autre à Montréal pour construire le chemin à lisses de colonisation du Nord de Montréal à Ottawa. Voilà ce que l'organisation a pu produire dans l'espace de deux ans. Le travail fut immense. On avançait vigoureusement, mais plus on avançait plus les obstacles se multipliaient.

La même puissance qui avait empêché la construction du chemin de la rive nord depuis 1852 à 1872, se faisait déjà sentir, et les capitalistes importants qui s'étaient mis à la tête de cette entreprise, et qui étaient passés en Angleterre pour y trouver un appui monétaire, virent leurs efforts échouer, et revinrent au pays sans avoir pu négocier les bons qui leur auraient procuré les fonds nécessaires. C'est de cette époque que date la première idée de la construction du chemin par le gouvernement. En 1875, l'administration qui avait suivi celle de l'honorable M. Ouimet, annonça au public qu'elle se chargeait de la construction du chemin de fer de Québec à Ottawa. C'était là, M. l'Orateur, une politique vigoureuse, hardie, peut-être audacieuse.

Quoi qu'il en soit, nous apprécions aujourd'hui les bons résultats d'une entreprise dont on n'avait pas calculé les conséquences. Car si, alors, il eut été possible, on aurait reculé devant la terrible responsabilité qu'assumait le gouvernement.

A Dieu ne plaise que je veuille revenir contre une politique que j'ai franchement défendue et soutenue, et que je croyais devoir être féconde pour le pays.

Je ne me cachais pas toutefois les dangers financiers que la Province pouvait courir en prenant à sa charge cette immense entreprise. J'écrivais dans *La Minerve* à la date du 21 septembre 1875 :

" Les élections ont eu lieu et leur signification a été comprise de tout le monde, savoir : que les conservateurs de la province de Québec ne sont pas une faction politique, mais bien un grand parti, raisonnant et réalisant ses idées, sans s'occuper plus qu'il ne faut des individualités. On a vainement essayé de soulever des ferments de dissensions entre les anciens et les nouveaux ministres. La grande voix du parti a couvert ces cris de discorde et le ministère est sorti des élections avec des éléments de vitalité dont il a droit d'être fier, et qu'il doit mettre au service de la cause qui l'a fait triompher.

" A peine sortis de la lutte et de la victoire, nos chefs n'ont pas eu à chercher longtemps pour trouver une occasion de se montrer à la hauteur de la position que le pays venait de leur faire. Une question immense se dressait devant eux, menaçante pour l'avenir de la province, terrible et dangereuse pour un gouvernement : Que vont devenir nos chemins de fer ?......

" Il n'y avait pas à hésiter ; le travail incessant des instigateurs de l'entreprise, la générosité des municipalités, la libéralité des gouvernements avaient déjà enfoui des millions dans ce vaste sillon à moitié creusé de Québec à Ottawa. Il fallait sauver cela, et avant tout cela, et plus que cela, l'avenir de la province demandait bien haut l'intervention du gouvernement dans cette crise inattendue.

" D'un autre côté, la question était grave. Il s'agissait de millions, et, pour un gouvernement qui se soucie de l'avenir, le "*redde rationem*" est redoutable, lorsqu'il faut baser de grandes opérations sur des ressources assez restreintes. Notre province n'est pas obérée, tant s'en faut ; et pourtant on a déjà trouvé maintes fois à redire. Que sera-ce quand il faudra couvrir les déficits béants d'une dette envahissante, avec les seuls revenus de nos bois et de nos terres publiques ? Car il ne faut pas se dissimuler qu'à part ces deux sources de revenus, qui ne peuvent pas, après tout, augmenter bien longtemps, il ne nous reste guère que la taxe directe pour faire fonctionner notre système de gouvernement provincial.

" Deux moyens se présentaient naturellement au gouvernement pour prévenir la catastrophe dont nos chemins étaient menacés par l'échec que nous avions éprouvé sur le marché anglais : aider, par de nouveaux secours, par des facilités d'em-

prunt ou par des prêts directs, les associations d'individus qui s'étaient mises à la tête de ces entreprises ; ou prendre complètement en mains la construction, la direction et l'administration de ces chemins. Le premier de ces moyens était un remède à la crise, une solution des difficultés au milieu desquelles les compagnies se trouvaient placées ; le second créait tout un système.

" Si l'on n'a consulté que le goût, le désir de la population, il n'y a rien d'étonnant que l'on ait choisi le dernier moyen. On ne peut s'adresser à meilleure enseigne qu'au gouvernement lui-même pour exécuter la chose que l'on tient à avoir. C'est bien le parti le plus simple ; mais est-ce bien aussi le plus sage ? La population qui forme les trois quarts de la province, notre population française, a un défaut qu'elle tient de ses traditions féodales et monarchiques, c'est de toujours trop compter sur le pouvoir gouvernemental pour accomplir ce qui devrait être laissé à l'initiative individuelle. Est-il de saine politique pour un gouvernement de favoriser ce penchant ; ne devrait-il pas plutôt s'efforcer de le faire disparaître ? Cette disposition de notre population ferait très bien avec un pouvoir centralisateur absolu et la taxe directe ; avec nos institutions politiques, ce penchant est un danger menaçant pour les gouvernements qui voudraient y céder.

" Qu'on veuille bien nous comprendre ; nous n'entendons pas blâmer nos amis ; nous exposons une opinion ; nous exprimons une crainte, croyant qu'il est de notre devoir d'en agir ainsi. Et encore ne le faisons-nous qu'avec cette restriction bien distincte, que si c'était là le seul moyen d'assurer la construction des chemins en question, il n'y aurait pas à hésiter, il faudrait l'adopter.

" Il y a plus d'une question à étudier dans cette importante affaire qui doit être traitée avec la plus grande prudence."

La compagnie du Montréal, Ottawa et Occidental fit des observations très judicieuses à l'honorable M. de Boucherville sur les chances et la probabilité qu'il y avait pour une compagnie de continuer la construction du chemin de fer avec l'aide que cette compagnie avait déjà eue, en y ajoutant une aide qu'elle réclamait en sus. Cette compagnie de la Rive Nord demandait seulement au gouvernement de lui garantir $2,000,000 de ses

bons,—la compagnie donnant en retour une hypothèque sur son chemin,—la fameuse hypothèque que le gouvernement a eue pour les avances faites aux commissaires en 1876.

Moi-même, j'avais pris sur moi de donner un autre avis au gouvernement, et j'avais dit que quand même il faudrait que le gouvernement augmentât son subside d'un million de piastres en sus du subside déjà donné, et des 2,327,000 acres de terres, ce sacrifice additionnel d'un million de piastres serait peut-être préférable, parce qu'il n'était pas difficile alors de prévoir que le gouvernement serait en définitive appelé à mettre un contingent considérable dans cette entreprise.

Cependant j'avouerai que prenant les choses tel que le gouvernement l'a fait en 1875, il n'a peut-être rien perdu en ce qui concerne la somme que nous avons à déduire aujourd'hui sur le coût total de l'entreprise. Les terres du lac Témiscamingue, dont une partie ont été vendues en octobre 1880, valent certes plus d'une piastre de l'acre au gouvernement. Je disais aussi qu'en sus de ces $5,000,000, valeur qu'on donnait aux compagnies, si le gouvernement avait ajouté $1,000,000, la crise passée, ces compagnies pouvaient faire flotter leurs bons, et bâtir le chemin. Et je croyais qu'il valait mieux sacrifier un million que d'exposer la province aux dépenses qu'on a encourues depuis.

Mais en supposant même que le gouvernement ait alors commis une faute, ce fut une faute heureuse, et je ne la regrette pas cette faute, car elle a eu pour effet d'assurer la complétion du chemin.

On me dira que j'appuyais la politique du gouvernement en 1875. C'est vrai, j'appuyais alors mes chefs sur qui pesait la responsabilité de la direction des affaires, et, dans un discours chaleureux que je fis alors dans cette Chambre, j'en appelai à la loyauté du parti conservateur pour aider le gouvernement dans la tâche sérieuse qu'il assumait ; je basai mes arguments et mes calculs sur les chiffres qui furent donnés par l'hon. député de Sherbrooke, par le *leader* de la Chambre et par l'hon. M. de Boucherville.

J'ai eu foi dans l'expérience de ces messieurs, et je dois déclarer que je ne m'en repens pas, bien que cette entreprise ait placé la province dans une impasse, dont nous sortirons facile-

ment si la même loyauté que nous avons montrée alors nous-même, guide aujourd'hui les honorables membres de la Chambre.

En 1875, le gouvernement, avant d'exposer sa politique devant les Chambres, décida, sans demander de soumissions, de donner deux contrats, dont l'un de 4 millions et quelques cent mille piastres, et l'autre de $3,600,000, c'est-à-dire environ $8,000,000, à être jetés dans cette entreprise, sans aucune autre garantie pour le gouvernement que la solvabilité des entrepreneurs. Ces deux contrats furent soumis à la Chambre et l'on put constater que la continuation des travaux par les entrepreneurs était autorisée avant que le contrat eût reçu la sanction de la Chambre.

On a dit alors comme aujourd'hui : "Mais pourquoi n'avoir " pas discuté ces contrats devant la Chambre et fait nommer " un comité pour les examiner."

Ceux qui parlaient ainsi étaient un petit nombre de mécontents, qui sont toujours disposés à renverser les gouvernements, mais qui n'ont jamais su les former.

Ces contrats, il est vrai, n'étaient pas irréprochables, car ils ont été déclarés mal faits par les commissaires et les ingénieurs du gouvernement, et j'en trouve la preuve dans deux rapports officiels, le premier publié par les commissaires du chemin de fer, MM. Malhiot, Irvine et Chinic, portant la date du 31 décembre 1877 et signé par ces messieurs ; je lis dans ce rapport ce qui suit : " Cependant il ne faut pas oublier que le chemin " ne pouvait pas être construit pour le prix porté au contrat " entre le gouvernement et les entrepreneurs ; aussi, en dé-" cembre 1876, les divers subsides accordés par la législature " pour la construction des dits chemins étant épuisés, à l'excep-" tion de $19,500, et les municipalités ayant jusque-là refusé " de payer leurs souscriptions, les commissaires ont obtenu du " gouvernement de la province diverses avances qui s'élevaient, " au 1er décembre courant, à la somme de $2,345,000." C'était là le déficit que les commissaires constataient dès 1877 sur les contrats qui avaient été donnés par le gouvernement. Dans le second de ces rapports, celui de M. Shanly, on trouve les observations suivantes faites par lui sur l'un des contrats en question :

" On peut répondre de suite et négativement à la question
" de savoir si cette somme est suffisante pour terminer les travaux. Il fallait, au moins, $700,000 de plus pour terminer les travaux lorsque le gouvernement a passé le contrat le 16 novembre 1875 : le fait est que les quantités des excavations, de la maçonnerie, etc., etc., qui ont servi de base au contrat, étaient fausses, supposées et non réelles."

Voilà les contrats qui furent soumis au parlement à cette époque, et sur lesquels nous avons eu à travailler. S'il y a des déficits, il ne faut pas trop en blâmer le gouvernement qui a donné ces contrats. J'ai déjà eu occasion de dire en cette Chambre, que, dans l'appréciation des fautes énormes de l'administration subséquente à celle de mon honorable ami qui siége maintenant à la gauche, il fallait faire la part des circonstances. Je comprends facilement qu'absorbé complètement par les besoins d'une situation précaire, pouvant à peine donner son temps à l'administration de la chose publique au milieu des bouleversements politiques d'alors, et se trouvant harassé par la guerre incessante de tous les jours que lui faisait dans le temps la loyale opposition de Sa Majesté, mon honorable ami ait été entraîné dans bien des fautes, ait rencontré bien des obstacles. Je ferais des reproches à cette opposition dont j'étais alors le chef, si je ne croyais sa conduite justifiée par l'importance de la question qui se débattait alors. Les pertes que la province a dû subir pendant cette lutte, la suspension presque complète de toute action gouvernementale, n'était rien en comparaison du malheur irréparable qui aurait frappé le pays, si, dans les traditions de notre histoire, eût été confirmé l'acte arbitraire qui avait sapé la base du gouvernement électif et responsable.

Je suis étonné d'entendre dire : " Nous pensons que vous avez fait un mauvais marché. Nous avons fait des calculs et nous déclarons que le prix est trop peu élevé ; nous pensons que si le gouvernement gardait son chemin, il pourrait réaliser des bénéfices en l'administrant lui-même."

Demandez à ces gens sur quoi ils s'appuient pour dire cela, demandez-leur s'ils ont consulté des autorités en matière de chemins de fer, demandez-leur s'ils ont entre les mains des calculs d'ingénieurs, et ils vous répondront qu'ils n'ont rien de cela. Cependant ils n'en affirmeront pas avec moins de pré-

somption qu'ils s'y connaissent aussi bien que qui que ce soit. Ou, comme le disait l'hon. député de Québec-est dans la fameuse assemblée du bureau de commerce : "Je vois bien le rapport de M. Shanly, j'ai vu ses conclusions, il est vrai qu'il y déclare que les prix offerts sont très avantageux, que les contrats offrent toutes les garanties possibles, mais, moi, le député de Québec-est, qui n'ai aucune expérience dans ces choses, j'affirme que M. Shanly ne sait pas ce qu'il dit, et je n'ai pas foi dans son appréciation."

On fait des calculs à perte de vue sur des probabilités, sur des espérances. Cela fait bien pour un prospectus, pour une réclame, mais cela ne balance pas les livres du trésor. Je ne suis pas de ceux qui croient aveuglément à ce que disent les chiffres groupés pour plaire, mais j'aimerais qu'on me désignât un grand projet, un grand chemin de fer, qui n'aient trompé leurs auteurs dans la perspective des profits que ces entreprises devaient rapporter. Prenons, par exemple, le prospectus du Grand-Tronc, publié en 1852 ; on y promettait des résultats brillants et presque immédiats aux actionnaires. Les calculs paraissaient bien faits et il n'y avait pas à s'y méprendre, la fortune des souscripteurs était faite. Et cependant, après les travaux énormes et les efforts incessants que l'on a faits depuis 30 ans, on en est encore à chercher les moyens de payer les bons préférentiels qui ont été émis. Les premiers actionnaires se consolent peut-être, comme celui que je rencontrai en 1876 à Liverpool, qui, me montrant £9,000 de bons primitifs du Grand-Tronc, me disait : " J'ai encore une consolation, ces billets ont été imprimés avec luxe, et l'impression s'en conserve bien." Et me montrant aussi un document qui accompagnait ces bons, il me dit : " J'ai encore une autre consola-
" tion en lisant le prospectus alléchant que l'on mettait devant
" le public. C'est si bien dit et si bien écrit que je rêve encore
" aux profits que j'aurais dû faire."

Que nous disaient les avocats de Q. M. O. & O., en 1875 ? Le premier ministre d'alors, homme très peu crédule, on le sait, le leader de la Chambre, nous assuraient les plus heureux résultats, et ne portaient les dépenses à faire par le gouvernement, qu'à 2 millions et demi de dollars.

L'hon. M. de Boucherville disait à la séance du Conseil législatif du 23 décembre 1875 :

" Dans l'arrangement primitif proposé et non accepté, le gouvernement aurait dû garantir l'intérêt sur deux millions. Or garantir deux millions équivaut à les payer, ou que l'on emprunte, ou que l'on ne paie que l'intérêt, pendant que le gouvernement, par le projet qu'il soumet à cette Chambre ne sera responsable, pour tout le chemin, c'est-à-dire depuis Québec à Portage-du-Fort, que d'une somme de $2,327,000. Cela est dû à la réduction que nous avons obtenue en faisant de nouveaux contrats avec les entrepreneurs."

Bien plus, un homme qui pourtant n'a jamais été optimiste en matière de finances, l'honorable député de Sherbrooke, alors trésorier, était lui-même tombé dans le panneau, et il croyait qu'une ère de prospérité allait commencer pour la province. Il croyait surtout que le chemin ne coûterait absolument que la somme que l'on calculait dans ce temps-là, c'est-à-dire une somme totale, y compris les réserves et les dépenses imprévues, de $9,800,000. Et il fallait naturellement déduire de cette somme totale les terres que nous avions reprises et les souscriptions municipales.

Citons plutôt ses calculs :

" 158 milles pour la ligne principale avec rails " d'acier, et 4 ponts de fer ; 27 milles pour l'em- " branchement des Piles, avec rails de fer, pont de " bois et bateau à vapeur...........................	$4,732,387.00
" Chemin de fer de Montréal, O. et O. 123½ milles " pour la ligne principale avec rails d'acier, ponts " de fer et 14 milles pour l'embranchement de " Saint-Jérôme..	3, 601,649.75
" De Aylmer à Portage du Fort, étendue de 50 " milles à $20,000 le mille, non compris le maté- " riel roulant	1,000,000.00
" Ajouter le coût de la station de Montréal, le " pont sur l'Ottawa, etc., etc.........	466,701.00
" Soit un total de.................	$9,800,737.75

Nous avons dû payer ou serons obligés de payer près de $4,000,000 de plus que cette somme pour construire la ligne seulement jusqu'à Aylmer.

M. Shanly avait donc raison lorsqu'il disait que les chiffres sur lesquels on basait les contrats devaient nécessairement être de beaucoup dépassés.

Si je cite ces passages des discours de mes prédécesseurs, c'est pour démontrer à cette Chambre que lorsqu'on veut faire d'avance des calculs sur les dépenses ou les profits d'un chemin ou sur le coût de sa construction, on est toujours trompé. C'est pour cette raison que le gouvernement n'a pas voulu prendre ces *aléas* dans le calcul de notre budget. Nous ne voulons pas marcher avec des calculs fantaisistes, mais avec les chiffres officiels que nous avons devant nous. Nous connaissons les déficits qui se sont accumulés depuis quelques années, et celui de cette année ; nous connaissons les sources de notre revenu, celles qui sont certaines ; nous comptons ce que nous avons à payer comme intérêt et amortissement sur notre dette, et nous ne voulons tromper ni la Chambre, ni le public, en nous fiant à l'incertain. Nous devons à nos créanciers de ne plus courir de risques dans l'estimation de nos ressources.

Nous savons qu'en vendant notre chemin nous dégrevons notre budget suffisamment pour assurer au pays que les déficits cesseront, et que nous pourrons voir dans un avenir très rapproché le jour où les surplus les remplaceront.

Je ne me fondais pas sur des calculs fictifs quand j'ai dit que la province ne perdait rien dans la transaction que nous voulons faire. Je l'ai dit, et j'avais raison, car les chiffres sont là pour le prouver. Les sommes payées pour la construction du chemin s'élèvent, suivant l'état que je mettrai devant cette honorable Chambre, à une somme totale de douze millions six cent et quelques mille piastres. Ajoutons à cela les $400,000 que j'ai toujours comptées pour le parachèvement du chemin et nous aurons les $13,000,000.

J'ai dit que la province en 1875 faisait le sacrifice de deux millions six cent et quelques mille piastres, plus 2,327,000 acres de terre, faisant en chiffres ronds $5,000,000 : je ne vois pas pourquoi l'on ne ferait pas aujourd'hui le sacrifice que nous étions disposés à faire alors. C'est là la base financière

16

que j'ai posée dès le commencement, lorsque j'ai décidé de recevoir des offres pour notre chemin. Et encore pourrions-nous facilement estimer le sacrifice que nous faisions en 1875 à un montant plus élevé, car ces terres valaient certes plus qu'un dollar de l'acre. L'agent des terres le plus compétent, M. Russell, estimait la valeur de ces terres à trois piastres de l'acre, et, dans cette Chambre même, le député d'Argenteuil d'alors, monsieur Bellingham, ne les estimait pas à moins de cinq piastres de l'acre. Nous avons fait la vente d'une partie de ces terres le 15 octobre 1880, et les enchères sur la partie vendue se sont élevées à $262,000, seulement pour le bonus de la coupe de bois. Ajoutons à cela la rente foncière payée par les marchands de bois et le revenu considérable que donnera l'exploitation de cette région forestière, et cette honorable Chambre n'aura pas de peine à conclure avec moi que ces terres valent aujourd'hui pour la Couronne plus de deux piastres de l'acre.

Le gouvernement avait fait alors ce cadeau de plus de $5, 000,000, et il ne doit pas revenir aujourd'hui sur sa libéralité. Le gouvernement n'a pas fait ce chemin de fer en vue d'une spéculation ; il a, au contraire, entrepris cette grande œuvre dans l'intérêt du commerce et de la prospérité générale de la province. S'il retrouve les fonds qu'il y a mis, en sus du don qu'il voulait faire aux compagnies privées, c'est aussi loin que peuvent aller ses désirs dans l'administration de la chose publique. Or, nous retrouvons nos $8,000,000, c'est-à-dire $7,600,000 en argent, e' non seulement $900,000 de travaux pour finir le chemin, mais bien une somme de $1,098,000 de travaux utiles, nécessaires même, et dans tous les cas demandés par les besoins du commerce et la bonne exploitation du chemin.

On trouve le gouvernement trop généreux dans les sacrifices qu'il est prêt à faire. Et, chose singulière, c'est dans les rangs des intimes du gouvernement de 1875 que l'on jette ce cri. Pourtant c'est de ce gouvernement même que nous avons pris cette inspiration.

Que disait l'honorable monsieur Angers dans son discours sur la question des chemins de fer ? " Nous ne voulions pas après " avoir fait tant de sacrifices, renoncer aux résultats que cette

" législation généreuse réserve pour l'avenir. Les sacrifices
" nouveaux que nous demandons à la province ne seront pas
" en pure perte et l'avenir du chemin nous récompensera de
" la générosité que nous montrons dans notre législation."

Dans ce temps-là on avait beaucoup de confiance dans les municipalités, car l'honorable ministre disait :

" J'ai déjà fait mention de l'esprit libéral avec lequel les cités
" de Québec et de Montréal et les municipalités des environs,
" surtout celles qui avoisinent Montréal, ont souscrit en faveur
" de ce chemin de fer ; nos résolutions ont en vue de placer
" ces municipalités généreuses dans la meilleure position pos-
" sible. J'espère, monsieur l'Orateur, que l'exemple de ces
" municipalités sera suivi par d'autres municipalités. Et ce
" fait a eu son influence sur la décision que le gouvernement a
" prise, car, tôt ou tard, il est probable que chaque corporation,
" chaque municipalité contribuera comme elle le doit à la réali-
" sation d'un projet aussi patriotique, et la province saura re-
" connaître cette générosité de leur part.

C'est bien loin du temps où l'on disait que l'on voulait prendre les municipalités à la gorge, et où l'on brûlait en effigie celui-là même qui faisait tant de compliments à ces municipalités.

L'honorable ministre finissait son discours en disant : " Ce
" n'est pas là le langage que devraient tenir des hommes de
" cœur. Ce que nous devons dire, c'est qu'ayant commencé
" cette œuvre, nous devons la terminer le plus tôt possible.
" N'allons pas attendre qu'il soit trop tard pour construire
" cette route. N'allons pas, pour montrer notre volonté de
" faire tous les sacrifices que l'entreprise entraînera nécessai-
" rement, attendre que ces sacrifices soient faits sans utilité.
" Ces considérations ont forcé le gouvernement à adopter de
" prime abord et sans hésitation la marche qu'il suit et dont
" de mûres réflexions ensuite viennent confirmer la sagesse.

" Le gouvernement a dit : Si nous différons la construction
" du chemin de fer de Québec au Portage du Fort, si cette
" ligne n'est complétée qu'après la construction d'autres lignes
" rivales, jamais elle ne sera en état de lutter avec avantage
" contre le " Canada central " et les autres voies qui seront
" construites dans le but de diriger le trafic d'Ontario et des

" Etats-Unis sur d'autres points au détriment de la province de
" Québec.

" Je pense que le gouvernement a été sage et qu'il a prouvé " sa sagesse, en disant que nous devons construire cette route, " afin d'être, pour ainsi dire, hors des atteintes d'une ligne " rivale ; car, quand cette voie aura été complétée, aucune " compagnie ne s'aventurera à en construire une tout contre, " vu qu'il ne serait souscrit en Angleterre aucun capital pour " un tel objet, et que les capitalistes anglais répondraient à " ceux qui en feraient la proposition : Vous avez été devancés " par la province de Québec, qui, bien pénétrée de l'importance " du trafic de l'ouest, n'est pas restée en arrière, et même avant " que ce trafic fut créé, a tenu ses locomotives prêtes, et ses " chars attachés les uns aux autres, pour transporter les mar-" chandises à Montréal, et *le surplus* à Québec."

Il n'y avait pas, monsieur l'Orateur, que le *leader* de la Chambre basse qui tenait un pareil langage, le premier-ministre disait la même chose dans la Chambre haute.

Il s'exprimait ainsi à cette même séance du 23 décembre :

" Une autre considération digne de vous être signalée, hono-" rables Messieurs, c'est qu'en échange du sacrifice pécuniaire " que nous faisons momentanément, nous reprenons l'immense " étendue de terrain boisé que nous avions donné au lieu de sub-" sides aux compagnies chargées de trouver les moyens néces-" saires à la construction de ces chemins. Or la possession de " ces terres deviendra après la construction de ces chemins d'une " valeur plus considérable que le subside en argent que nous " accordions par le projet qui vous est soumis. Ces terres re-" prendront une valeur qui nous remboursera et au delà des " sacrifices que nous faisons actuellement."

Dans ce temps, mon ami l'honorable député d'Hochelaga me permettra de dire que l'une de ses grandes frayeurs était que le chemin du Pacifique ne vînt pas déverser son commerce sur nous, et il demandait alors deux choses : la première, que le chemin fût poussé jusqu'à la Baie Georgienne et jusqu'au Sault Sainte-Marie, et cela pour venir où ? Pour venir jusqu'à Montréal et là construire sur le Saint-Laurent un pont pour faire concurrence au Grand-Tronc dont le pont ne suffit plus au commerce.

Il y a loin de ces projets tout sectionnels à la tendresse nouvelle de l'hon. député pour la ville de Québec et pour la section est du chemin !

" Pour se débarrasser, disait mon honorable ami, de ce " monopole incommode et ruineux, on a été jusqu'à proposer " sérieusement et à plusieurs reprises la construction d'un " second pont vis-à-vis de Montréal."

Et l'on sait que deux ans plus tard il demandait la construction d'un pont que l'on appelait le pont Albert, qui devait traverser le Saint-Laurent vis-à-vis l'île Sainte-Hélène à Montréal. L'honorable député disait encore :

" Le Canada cental a son débouché vers l'est assuré par les " lignes du Coteau, de Prescott et de Brockville. Nous pour- " rions lui offrir un quatrième débouché pour notre ligne."

A l'heure qu'il est, nous ne lui offrons pas un quatrième débouché, mais nous lui offrons notre ligne comme son débouché vers l'est, c'est-à-dire comme la route nationale et commerciale qui fera sa fortune et notre prospérité.

" Il me semble, ajoutait-il, que notre prospérité future con- " siste en grande partie à nous faire les transporteurs du grand " commerce de l'Ouest. Que l'on prenne le grand point de " production, l'Ouest ; le point de consommation, l'Europe : " une ligne passant par New-York offre le plus long parcours ; " une autre qui suivra le St-Laurent offre un parcours moins " long ; mais une passant par la rivière Ottawa et continuant " par le fleuve Saint-Laurent se trouvera, pour ainsi dire, con- " tinuellement sur la ligne droite, et sera de 300 milles plus " courte que celle du fleuve. Si nous voulons verser à pleins " bords la prospérité sur notre province, établissons cette " route ; à cela tous nos efforts doivent tendre : d'abord un " chemin de fer, celui que nous sommes à construire et qui " devra nous relier à la Baie Georgienne ; puis aussitôt que " nos ressources nous le permettront, la canalisation de l'Ot- " tawa."

Mon honorable ami parlait là d'un projet qui, je l'espère, se réalisera. Nous aurons plus tard la grande canalisation de l'Ottawa, c'est-à-dire le grand commerce de Chicago, pour lequel la rivalité est si grande qu'aujourd'hui nous lisons dans les dépêches télégraphiques que la législature de New-York

vient de voter une loi pour rendre complètement libre la navigation de canaux dans tout l'Etat. Si nous consultons les statistiques à ce sujet, nous verrons que ce n'est pas un petit sacrifice que fait là l'Etat de New-York, mais un sacrifice qui se chiffre par une somme de $55,000,000, coût des canaux de l'Etat. Cette mesure a rencontré une forte opposition dans la législature de l'Etat, mais il y a été établi victorieusement que même si l'administration y perdait un revenu considérable, la liberté des canaux donnerait au commerce un développement amplement suffisant pour compenser cette perte.

Je m'écarte un peu de mon sujet, mais je le fais pour prouver que nous n'inaugurons pas une politique nouvelle en proposant la vente de notre ligne avec sacrifice, que nous ne faisons que suivre une route déjà tracée ailleurs.

Je vois dans " Poor's Railway Almanach," le recueil le plus autorisé dans ces matières, que la Pensylvanie avait, jusqu'en 1857, dépensé sur ses canaux une somme de $50,000,000. Cette grande entreprise ne rapportant que peu de revenus à l'Etat, on avait essayé, avant 1857, de se débarrasser de ces canaux, dans le but d'aider le commerce et de dégrever l'Etat de cette charge, et, là comme ici, on avait crié *aux jobs*, *à la fraude*, *au monopole.* On disait : les compagnies de chemins de fer auxquelles vous allez vendre ces canaux vont monopoliser les voies de communications et devant cette opposition on déféra la vente jusqu'en 1857, mais à cette époque on fut content de vendre la voie principale de Philadelphie à Pittsburg pour une somme de $7,500,000 à la compagnie du chemin de fer Pensylvanie, et les autres canaux à différentes compagnies pour une somme totale de $5,000,000. On a vendu pour $12,500,000 ce qui avait coûté à l'Etat $50,000,000.

M. l'Orateur, la question se pose carrément devant la Chambre, dans le programme que nous lui soumettons : Est-il avantageux pour un gouvernement d'exploiter des chemins de fer ? Le gouvernement a-t-il raison de vouloir disposer de son chemin ?

A cette question je réponds hautement qu'il n'est pas un homme sérieux et réfléchi qui n'admette qu'un gouvernement ne doit pas et ne peut pas, à moins de ne pouvoir faire autrement, administrer et exploiter lui-même un chemin de fer, et

que la politique doit être de s'en débarrasser aussitôt qu'il trouve l'occasion de le faire. En m'attaquant un journal a dit que la politique des grands hommes d'état et des gouvernements était d'acquérir et d'exploiter de chemins de fer. Celui qui disait cela ne savait pas ce dont il parlait : mais pour certains polémistes, les faits et l'histoire ne sont rien. En effet, il y a deux ans on a essayé en France de faire acheter par l'Etat tous les chemins de fer français, et l'homme d'état qui pendant un certain temps fut le dictateur de la France et qui exerce actuellement une si grande influence sur ce pays,—j'ai nommé M. Gambetta,—un jour essaya à la tribune de faire adopter cette idée par les Chambres françaises ; mais trois semaines après, il était obligé de monter à cette même tribune et de déclarer que le gouvernement ne pouvait pas et ne devait pas adopter une mesure comme celle-là.

Voici les appréciations que je trouve à ce sujet dans le même recueil que je citais tantôt, on les dirait expressément écrites pour nous :

" Administrées par l'Etat, les voies ferrées seront inévitable-
" ment exploitées dans les intérêts des localités qu'elles traver-
" seront, au lieu de l'être dans les intérêts du commerce et du
" peuple en général.

" Il faut que l'Etat administre les chemins de fer de manière
" à ce qu'ils paient, sinon, ils deviennent une charge pour le
" public ; et pour qu'ils paient il faudra augmenter considéra-
" blement ce tarif, parce que tout le monde sait qu'il est im-
" possible à un gouvernement d'administrer des chemins de fer
" sans que ça lui coûte le double de ce que cette même admi-
" nistration coûte aux particuliers. Aux mains de l'Etat les
" employés des chemins de fer ne se sentiraient plus constam-
" ment poussés par l'aiguillon de l'intérêt privé, sans lequel une
" entreprise ne peut réussir.

" Aucun gouvernement, celui des Etats-Unis moins que tout
" autre, n'exécute de grands travaux d'utilité publique sans
" que ça lui coûte le double de ce que ça coûterait à un parti-
" culier ou à des compagnies. Mais ce n'est pas là, tant s'en
" faut, le côté le plus sérieux de la question, et l'intervention
" du gouvernement dans ce qu'on peut appeler le domaine de

" l'industrie privée a des conséquences beaucoup plus sérieuses
" encore."

....

Je continue à citer la même autorité : " Si l'Etat prenait sur " lui d'acquérir les chemins de fer, au bout de trois ans il serait " en banqueroute. Il n'est pas besoin d'arguments pour con- " vaincre, même l'esprit le plus obtus, de la vérité de cette " assertion ; de sorte qu'il n'y a pas plus de danger que le gou- " nement acquiert les voies ferrées du pays qu'il n'y en a qu'il " s'annexe la Turquie et ne se charge de sa dette. Il faut donc " que les voies ferrées ne changent pas de mains et continuent " à rester entre les mains de corporations privées."

Mais est-il besoin de pareilles autorités ?

On aura beau dire, le vrai sentiment public est que le gouvernement ne continue pas à se plonger dans les déficits, qu'il évite la taxe directe, sentiment exprimé par mon honorable ami le député de Saint-Hyacinthe, lorsque pensant à quitter l'arène politique, il se rendait à Montréal, et disait aux débuts de la campagne électorale : Le pays est avec moi ; le pays ne veut " pas de la taxe directe." Il ajoutait : " Au gouvernement qui " procurera au pays une transaction favorable pour la vente de " son chemin,"—et il mentionnait le chiffre qu'il avait en vue,— "je donnerai mon concours."

" La première chose que nous avons à faire, ajoutait-il,—c'est " de dégrever notre budget. Nous payons tous les ans pour " intérêts et fonds d'amortissement $900,000. Tant que cet " état de choses existera, il sera impossible de faire faire à la " province les progrès qu'on doit attendre d'un gouvernement " bien constitué. On ne peut arriver à ce résultat que par la " vente du chemin de fer. Si on pouvait en disposer d'une " manière qui ne serait pas préjudiciable aux intérêts futurs de " la province, et si on pouvait en obtenir le montant que le gou- " vernement a annoncé lui avoir été offert $5,000,000—ce serait " une bonne transaction."

M. Mercier ajoutait encore au programme que le gouvernement devait avoir certains articles qui ne se rapportent pas à la discussion actuelle. Cependant on disait que l'hon. député de Saint-Hyacinthe avait brûlé ses vaisseaux : que, dans sa retraite, il attendrait l'occasion favorable pour venir mettre au

service de son pays les talents incontestables qu'il possède. Je pourrais bien ajouter, M. l'Orateur, que lorsqu'il a été connu dans Montréal que le gouvernement avait complété l'arrangement qui est maintenant soumis à cette Chambre, M. Mercier a dit publiquement que si le premier Ministre avait réellement réussi à faire cette transaction, il avait accompli un acte dont tout le pays devait lui savoir gré. Et il ajoutait: "Il ne doit " pas y avoir de politique sur cette question. La nation entière " y est intéressée."

Je n'ai pas été étonné d'apprendre ces déclarations de l'hon. député de Saint-Hyacinthe ; car j'affirme encore une fois hautement que le sentiment public, dans toute la province, est en faveur de l'arrangement que le gouvernement a pris. Il a fallu l'incident malheureux, regrettable, de la retraite d'un de mes collègues pour mettre en éveil les haines politiques qui, dans certains quartiers, s'accumulent contre notre gouvernement depuis sa formation. On a soulevé les préjugés de localités. Un commencement d'agitation s'est manifesté dans Québec, et l'hon. chef de l'opposition, à qui les soubresauts politiques ne coûtent pas grand'chose, a jeté par dessus les moulins ses déclarations du commencement de la campagne électorale de novembre dernier.

Je n'ai pas besoin de citer d'autres autorités que celle de mon ex-collègue dans le gouvernement, l'hon. député de Sherbrooke (M. Robertson), qui, dans une lettre qu'il m'adressait, et qui se trouve dans la correspondance maintenant devant vous, M. l'Orateur, disait :

" J'ai reçu de Londres, par le câble, deux dépêches concer-" nant la vente du chemin de fer de Q. M. O. et O. à un syndicat " de Londres, Angleterre.

" J'ai répondu personnellement : prix du chemin, environ " huit millions ; prix de l'affermage, l'intérêt à 5 p. c., $400,000 " par année.

" J'ai dit aux membres de ce syndicat qu'on ne pouvait pas " leur donner de temps pour se décider ; que s'ils veulent faire " une offre, ils doivent la faire à leurs risques, et que cette offre " sera considérée avec les autres. Nous devrions quand même " vendre le chemin un prix aussi élevé que possible, et nous " débarrasser de cette affaire."

Le Trésorier actuel de la province savait comme son prédécesseur ce qu'il nous fallait pour équilibrer nos finances, et il a vu le gouffre vers lequel nous nous précipitions si nous ne nous assurions pas un revenu stable. Et pour arriver à ce but, il déclara qu'il fallait vendre le chemin, comme en 1879 le chef du gouvernement d'alors voulait le louer en disant que nous ne pouvions plus le garder. Dans le discours du trône de 1879, on lisait ce paragraphe :

" Comme le moment est arrivé où les chemins de fer du gouvernement doivent commencer à donner des revenus, il a semblé que le meilleur moyen, et de les rendre aussi productifs que possible pour la province, et de créer le trafic qui leur est nécessaire, était de les louer pendant un certain nombre d'années à des hommes d'affaires possédant les capitaux et l'expérience indispensables, lesquels seront ainsi directement intéressés au succès de notre entreprise. Des arrangements ont été faits dans ce but, et ils seront soumis à votre approbation, ainsi que la loi l'exige."

Je pourrais citer une autre autorité, ce que je fais avec d'autant plus de plaisir qu'elle émane d'un adversaire, je veux parler de l'ex-député de Montmorency, M. Chs Langelier. L'année dernière, cet honorable monsieur prononçait dans cette Chambre un discours extrêmement soigné, rempli de renseignements et de chiffres, dans lequel il disait : " Il est évident " qu'en louant le chemin aux conditions mentionnées dans le " projet de bail que je viens de citer, le gouvernement Joly " aurait épargné à la province $3,411,192.36, puisque les loca- " taires s'obligeaient à faire, à leurs dépens, *sauf remboursement* " *dans la suite*, les travaux pour la confection desquels le trésor " provincial a payé ou paiera cette même somme ; c'est-à-dire " qu'au moyen de ce bail le ministère Joly dégrevait le budget " d'une somme de $3,411,192.36, montant qui, à 5 o/o, repré- " sente un intérêt annuel de $170,559.62."

M. Langelier disait aussi : " Pourquoi le gouvernement libé- " ral a-t-il échoué dans cette tentative de louer notre chemin " de fer provincial, et de restaurer par là les finances de la " Province ? C'est parce que le premier ministre actuel et " ses amis lui ont fait alors une opposition factieuse, déloyale

" et anti-patriotique dont le chef du gouvernement sent encore
" les conséquences.

" C'est donc grâce au parti conservateur que le chemin n'a
" pas été loué et qu'il est encore exploité par le gouvernement.
" En Europe, les hommes les plus compétents sont unanimes à
" condamner l'exploitation d'un chemin de fer par l'Etat. Voici
" ce qu'en dit un homme dont la compétence en pareille ma-
" tière est universellement reconnue ; je veux parler de M. F.
" Jacquemin, directeur des chemins de l'Est, en France, Vol.
" I, page 33 :

" Si l'on veut, dit-il en parlant des dangers économiques de
" l'exploitation par l'Etat, apprécier l'exploitation par l'Etat,
" il faut voir ce qu'elle était dans les grandes lignes aliénées
" par les gouvernements allemands et ce qu'elle est encore dans
" quelques exploitations morcelées. Les dépenses d'exploita-
" tion sont soldées par le budget de l'Etat, on ne porte à leur
" réduction qu'un intérêt platonique. Quant au développement
" des recettes et à la recherche du trafic, il n'en est pour ainsi
" dire pas question : certains agents considéraient cette re-
" cherche comme avilissante ; dans tous les cas, ils ne portaient
" aucun intérêt à une augmentation de transport, dont la pre-
" mière conséquence eut été une augmentation de travail......

" Dans de semblables conditions, les relations à maintenir
" entre le capital de construction et le produit de l'exploitation
" sont faussées et le pays court grand risque de voir amoindries,
" perdues peut-être, les recettes qu'il espérait trouver dans le
" produit des chemins de fer."

Et l'hon. M. Langelier concluait de la manière la plus positive possible, que le gouvernement de l'honorable M. Joly avait raison de vouloir se débarrasser du chemin, et d'accepter un affermage de $225,000.

Je pourrais aller plus loin et trouver la preuve de mon assertion dans la décision prise, dès le mois de décembre 1877, par le gouvernement que dirigeait un homme qui aujourd'hui, parait-il, répudie la politique du gouvernement actuel, et qui la combat en disant que le gouvernement ne devrait pas livrer notre chemin à des mains étrangères, et que si cette entreprise ne reste pas entre les mains du gouvernement, les Canadiens-français peuvent renoncer à tout avenir.

Cependant, M. l'Orateur, le gouvernement de l'hon. M. de Boucherville, en 1877, décida de ne pas exploiter le chemin. Je parle à bon escient : le document daté du 20 décembre 1877 porte ma signature comme Secrétaire de la province de Québec. Ce sont des circulaires demandant des soumissions pour le louage ou affermage du chemin de fer du Nord. Ces avis commençaient ainsi :

" Le gouvernement de Québec *a formé le projet de louer ou* " *affermer* les sections de ce chemin de fer, présentement en " voie de construction, et qui sont généralement connues sous " les noms de :

" Le Chemin de fer de la rive nord, 188 milles, 1865 pieds.

" Le Chemin de fer de colonisation du nord de Montréal, " 138 milles, 1638 pieds."

La pensée du premier ministre ne pouvait être exprimée d'une manière plus claire.

Maintenant, l'hon. M. Ross qui faisait alors partie du cabinet de Boucherville, et qui vient de se séparer de nous parce qu'il ne pouvait approuver l'idée de donner l'exploitation du chemin à deux compagnies différentes, lira probablement avec intérêt les clauses suivantes qu'il approuvait en décembre 1877 :

" Les deux sections,—ayant leur point de division à Mont- " réal,—seront louées ou affermées, *soit séparément*, ou en une " seule ligne continue, selon ce que le gouvernement jugera de " plus avantageux, lors de la réception des propositions.

" Ceux qui feront des propositions *pour cette dernière section* " *seulement*, ou pour toute la ligne, sont requis de mentionner " le prix additionnel qu'ils seront disposés à payer pour l'exten- " sion de la ligne jusqu'à Portage du Fort, lorsque ce prolonge- " ment sera complété et relié avec le chemin de fer du Canada " central."

L'hon M. de Boucherville était donc alors d'avis que le gouvernement devait disposer de cette propriété et la mettre par un bail de cinq ans, dix ans ou plus, entre les mains d'une ou de deux compagnies étrangères. Et si dans ce temps, l'on voulait disposer de cette propriété, je ne vois pas pourquoi l'on ne continuerait pas aujourd'hui la politique du gouvernement même qui avait inauguré la construction des chemins de fer par l'Etat.

Mais non seulement j'ai l'opinion du chef conservateur d'alors, j'ai aussi l'opinion formelle de mon honorable ami le député de Lotbinière pendant qu'il était lui-même à la tête des affaires. Cet honorable député voulait que le chemin fût loué à une compagnie, comme nous le faisons ; il n'avait pas demandé d'avoir des soumissions publiques, qu'on le remarque bien, mais il s'était adressé à un certain nombre de capitalistes et ayant eu des réponses de ces messieurs, il avait fixé son choix sur un syndicat fort respectable, il est vrai, mais qui n'offrait pas plus de garanties pour la totalité du chemin que celui qui veut aujourd'hui acquérir la partie est. On pourra s'en assurer en lisant les noms qui figurent sur le bill soumis à cette chambre. Il est bon de remarquer que les noms de ceux qui se trouvent sur la demande d'achat ne constituent pas seuls le syndicat ; mais les noms de ceux qui se trouvent sur le projet de loi annexé au projet de vente sont les noms responsables qui forment le syndicat. La distribution du capital a été faite de manière à protéger les intérêts sectionels et nationaux.

Un incident assez piquant se passa à cette époque. La chambre de commerce de Québec se mit en tête de dire au premier-ministre : "C'est nous qui allons conduire la province et qui allons être le gouvernement. Vous, vous ne connaissez pas ce que vous avez à faire ; mais nous le Bureau de commerce, nous allons vous le dire."

Ce qui m'étonne le plus en voyant la résolution de cette année (c'est peut-être par ce que ce n'est plus le même gouvernement,) c'est le changement complet d'opinion du Bureau de commerce sur cette question.

Dans la requête adressée au gouvernement de l'hon. M. Joly, le Bureau de commerce disait :

" Que vos pétitionnaires ont appris que le gouvernement a
" l'intention d'affermer certaines parties du chemin de fer de
" Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, ou le chemin entier ;

" Que vos pétitionnaires sont d'avis que semblable mesure
" serait nuisible aux intérêts de la province ; et que le chemin
" ne devrait être affermé que lorsque toute la ligne aura été
" complétée, et en bonne voie d'opération ; car alors le gouver-
" nement sera plus à même de déterminer la valeur réelle de
" l'affermage.

“ En conséquence, vos pétitionnaires prient humblement, à
“ cette fin, que le gouvernement n’afferme le dit chemin ou
“ partie d’icelui, que lorsqu’il aura été complété.”

L’hon. premier-ministre alors fit une réponse digne d’un premier-ministre, mais en même temps la réponse d’un homme qui, quand il le veut, sait glisser la fine ironie dans une réponse parfaitement courtoise et mettre à leur place les gens qui abandonnent un peu trop facilement leur rôle pour prendre celui des autres. Voïci cette réponse :

“ J’ai l’honneur de vous accuser réception de la requête de
“ la Chambre de commerce de Québec, exposant que la Chambre
“ est d’avis que l’affermage du chemin du gouvernement, au
“ moment actuel, serait nuisible aux intérêts de la province.

“ Les représentations de la Chambre recevront toute la con-
“ sidération que mérite l’opinion d’hommes d’une aussi grande
“ expérience dans les affaires commerciales.

“ En même temps, je dois vous déclarer franchement qu’après
“ avoir consulté des hommes dont l’opinion en matière de che-
“ mins de fer est d’une haute valeur, je ne puis m’empêcher de
“ croire que si le gouvernement pouvait affermer le chemin à
“ des personnes dont la responsabilité et l’expérience commer-
“ ciale seraient hors de doute, pour une rémunération conve-
“ nable, la province y trouverait grandement son profit.

“ D’après les observations amicales qui m’ont été faites par un
“ certain nombre d’hommes d’affaires, j’ai acquis la conviction
“ que ceux qui n’ont pas fait une étude spéciale de la question
“ s’abusent sur les revenus qu’on peut attendre de fonds inves-
“ tis dans les entreprises de chemins de fer ; un bon nombre
“ en parlent comme si ces revenus étaient les mêmes que ceux
“ du commerce ordinaire, mais l’histoire des chemins de fer
“ sur ce continent atteste le contraire, et si le chemin est géré
“ par le gouvernement au lieu de l’être par des particuliers,
“ les résultats seront encore pires.

“ En construisant le chemin de fer, le gouvernement a eu en
“ vue les avantages indirects qu’en retirerait la province, plu-
“ tôt qu’aucun bénéfice pécuniaire immédiat ; et ces avantages
“ se développeront dans la mesure de l’habileté des gérants en
“ affaires. Une telle habileté se trouvera parmi les hommes
“ d’affaires directement intéressés aux résultats pécuniaires du

" trafic, qui peuvent aussi trouver les moyens de l'augmenter " par leurs relations d'affaires, plutôt que par des officiers ou " employés du gouvernement, quelles que soient leurs capacités.

" En conséquence, le gouvernement apportera le plus grand " soin au choix des fermiers, et vous pouvez être assurés que " nous y veillerons de près, si nous affermons le chemin, car " le gouvernement y perdra un patronage considérable.

" Inutile de vous faire observer que, de par la loi, tout arran- " gement que le gouvernement peut faire pour l'affermage du " chemin devra être ratifié par la législature."

Vraiment, M. l'Orateur, si cette réponse n'était pas aussi bien écrite, elle mériterait ma signature ; mais, comme il est acquis qu'un gouvernement peut prendre les idées du gouvernement qui l'a précédé, si cela peut être utile et avantageux à l'Etat, et que ces idées deviennent propriété publique, attendu que les gouvernements sont obligés d'avoir de l'esprit et du talent, non-seulement pour eux, mais pour leurs successeurs, je confesse que j'ai largement profité de la succession laissée par mon honorable ami.

Ce n'est pas tout, M. l'Orateur. Si nous ouvrons le rapport d'un comité du Conseil-exécutif, encore mieux élaboré, s'il est possible, que la réponse que je viens de citer, on y verra que mon honorable ami est très explicite sur le fait qu'un gouvernement ne doit pas administrer lui-même un chemin de fer. Il dit dans ce rapport :

" Que l'entreprise du chemin de fer Q. M. O. et O. en est " arrivée à un point où elle doit alléger le fardeau que la pro- " vince s'est imposé pour sa construction, où elle doit fournir sa " part au revenu public, et qu'il est de la plus haute importance, " dans le but de placer les finances de la Province sur une base " solide, que le montant exact provenant chaque année de cette " source soit connu et déterminé à l'avance.

" Que d'après l'expérience de l'histoire passée des chemins de " fer sur ce continent, il appert que le meilleur moyen d'obte- " nir ce résultat désirable est d'affermer le chemin de fer Q. M. " O. et O., pour un nombre limité d'années, sous la stricte sur- " veillance du gouvernement, à des hommes d'affaires de capa- " cité reconnue et commandant des capitaux considérables, pour " les raisons suivantes :

" 1. Les ressources du chemin de fer sont encore incertaines
" et il va falloir créer un trafic pour les exploiter.

" Il sera de l'intérêt des fermiers de rechercher tous les " moyens possibles d'accroître le revenu du chemin de fer en " créant de nouvelles sources de trafic, développant de nou- " velles industries, stimulant l'activité de l'esprit d'entreprise " le long du chemin de fer et attirant le commerce, ce qui " bénéficiera non-seulement à eux-mêmes, mais encore à tout le " pays.

" Que, quelque zélés et fidèles que soient les officiers du gou- " vernement, ils n'ont ni les moyens, ni la facilité, ni le pouvoir " qui pourraient leur permettre d'obtenir ce résultat, moyens, " facilité, pouvoirs que posséderaient les hommes d'affaires, " eux qui étant intéressés pécuniairement au succès de l'entre- " prise, commanderaient des capitaux considérables à la recher- " che de placements, et qui auraient de plus l'expérience dans " les diverses branches de commerce et d'affaires qui pour- " raient s'y attacher, des parties les plus éloignées du pays.

" 2. Aucun gouvernement, quelle que soit sa bonne volonté, " ne pourra gérer le chemin de fer avec autant d'économie que " peuvent le faire des particuliers directement intéressés au " résultat des opérations du chemin ; en sorte que, tout en " n'ayant pas les mêmes facilités pour créer un trafic et " augmenter le revenu, il serait tenu en même temps d'en- " courir des dépenses plus considérables."

Est-il possible d'être plus explicite, plus logique, plus convaincant ? M. de Boucherville avait formé le projet de disposer du chemin, mon honorable ami exécutait les volontés de son prédécesseur. Un accident, chez l'un, une faiblesse chez l'autre, empêcha la réalisation de ce projet qu'il nous est donné de compléter pour eux.

En présence de ces faits, M. l'Orateur, nous avons la certitude que nous ne pouvons rencontrer d'opposition ni de la part de mes honorables amis de l'autre côté de la Chambre, ni de la part de ceux dont nous continuons la politique ici, de ceux dont j'ai eu l'honneur d'être le collègue en 1877.

Pourquoi doit-on disposer du chemin, M. l'Orateur ? Ce que je viens de lire me dispensera peut-être d'ajouter quoi que ce soit aux raisons déjà données. Un gouvernement, règle géné-

rale, ne doit pas faire le commerce ; il ne peut pas être dans les affaires. Supposons, par exemple, qu'un gouvernement se mette à exploiter des carrières, des mines, etc., etc., le voilà forcément spéculateur ; pour le commerce il se fait voiturier, etc., et cependant l'immunité dont jouit un gouvernement qui ne peut être poursuivi est réellement en contradiction avec l'état qu'il exerce.

Pendant que je voyageais en Suisse, en 1876, me trouvant dans un hôtel splendide, je m'étonnais du luxe de l'établissement et de la modicité des dépenses pour les voyageurs.

J'en fis la remarque à quelqu'un : " Comment se fait-il, lui dis-je, que le propriétaire de cet hôtel puisse faire de l'argent à tenir un hôtel comme celui-ci, avec autant de frais, et à des prix comparativement si réduits ? " Cet homme me répondit : " Ce n'est pas l'hôtel qui le paie ; cet hôtel a été bâti par une compagnie, et cette compagnie, en outre de l'hôtel, est aussi le propriétaire du chemin de fer qui nous amène ici ; elle retrouve là les profits qu'elle ne fait pas ici, et voilà comment elle a trouvé son compte à bâtir cet hôtel."

Cette compagnie pouvait faire ce qu'un gouvernement n'aurait jamais pu faire. Elle pouvait cumuler et exploiter tout ce qui l'entourait, exercer toutes les industries, et tirer un profit de chacune d'elles.

Et pour preuve qu'une compagnie privée est dans de meilleures conditions qu'un gouvernement pour faire l'exploitation d'industries quelconques, je citerai un rapport de M. Brydges à propos de la compagnie du chemin de fer Intercolonial, dans lequel il disait à son gouvernement que si l'on voulait que le chemin de fer Intercolonial fût une entreprise payante comme pourrait l'être un chemin de fer privé, le gouvernement devait bâtir des hôtels dans les endroits pittoresques pour y attirer les voyageurs. Il faudrait, disait-il, songer à créer des places d'eau. Mais le gouvernement n'a pas jugé à propos de mettre à exécution ces suggestions de M. Brydges, et il a bien fait, car ce qui aurait été sage pour des individus eût paru ridicule chez un gouvernement.

Evidemment un gouvernement ne pourra jamais se substituer à des compagnies privées dans l'exploitation des industries. Une compagnie de chemin de fer ayant à sa tête des

hommes d'affaires et d'expérience pourrait, par exemple, exploiter nos forêts. Cette exploitation en elle-même ne leur rapportera peut-être que peu, mais ayant un chemin à leur disposition, ils gagneront quelque chose sur le transport du bois ; ou bien encore, une compagnie privée achètera une mine, une carrière de phosphate, une carrière d'amiante ; une compagnie de chemin de fer fera le commerce des grains, construira des élévateurs, et s'il arrive que son chemin ne paie pas, ses élévateurs, son commerce de grains, ou ses exploitations de phosphate ou d'amiante l'indemniseront, toutes choses impraticables pour un gouvernement Il n'y a pas à se dissimuler ces choses-là. Disons que notre chemin de fer pourra rapporter l'année prochaine $1,200,000 de recettes brutes ; on sait que 25 °/o est à peu près la moyenne des profits qu'un chemin peut donner sur ses recettes brutes,—et si l'on prend 25 °/o, c'est-à-dire le quart de $1,200,000, nous arrivons à $300,000 de profits, laissant $900,000 pour les dépenses. Le gouvernement ne fera pas un sou en sus de ces profits, car il ne peut pas spéculer sur les affaires qu'il fait, tandis qu'une compagnie peut le faire ; elle peut même faire son profit sur les dépenses de son chemin ; ses achats de lisses, de traverses, de charbon peuvent lui rapporter des bénéfices indirectement.

Je n'irai pas jusqu'à dire qu'elle peut faire du profit sur son patronage, mais enfin une compagnie peut compter sur le patronage qu'elle exerce pour l'indemniser des dépenses qu'elle a faites, tandis que pour un gouvernement, ce même patronage est une source de faiblesse.

Lorsque j'ai pris l'administration de notre ligne provinciale, on est venu me proposer de baisser les tarifs, pour faire ainsi une compétition avantageuse à la compagnie du Richelieu. Une compagnie des Etats-Unis m'a fait une pareille proposition, et j'ai répondu par un " non " formel ; j'ai dit que le gouvernement ne pouvait pas se prêter à un acte qui aurait l'effet de ruiner une compagnie dont il était obligé, comme gouvernement, de protéger les intérêts ; un gouvernement ne peut pas, comme une compagnie, dire : " Je vais faire de la compétition à telle et telle compagnie, je vais la ruiner ; " car il est obligé de protéger tous les intérêts, même les intérêts de compagnies qui sont ses rivales. En un mot, le gouverne-

ment ne peut faire partie de combinaisons entre compagnies de chemin de fer, et, sur ce terrain, il n'est pas à sa place, car il ne peut être hostile aux intérêts d'aucune compagnie, il ne peut pas contrôler les fluctuations ou les changements de tarifs et faire partie des " combinaisons " qui les décident. Si le gouvernement fixait ses tarifs à un chiffre trop bas, il se ruinerait, et s'il les élevait trop, on l'accuserait de ruiner le pays.

Dans l'exploitation d'un chemin de fer, le gouvernement ne peut pas comme une compagnie privée faire certains sacrifices : il faut qu'il sache d'avance ce que lui rapportera son entreprise en fixant ses tarifs à cet effet, tandis qu'une compagnie privée peut se permettre ces mêmes sacrifices et se refaire d'un autre côté. Nous sommes obligés de savoir d'avance quelles sont nos ressources et nos dépenses pour cette administration ; le budget annuel du trésorier ne saurait s'accommoder des soubresauts. Il n'a pas d'actions à jeter sur le marché ; il ne peut pas jouer à la hausse ou à la baisse pour rattraper les pertes qu'il aurait pu faire.

Dans l'exploitation du domaine public, le gouvernement administre une propriété qui ne lui coûte rien, mais il n'en est pas ainsi pour notre chemin de fer qui nous a coûté près de treize millions, et nous sommes obligés de savoir quels revenus nous pourrons en retirer.

Une autre raison contre l'exploitation du chemin par le gouvernement. Je suppose qu'il arrive un accident sur notre voie ferrée ; qu'un pont se brise, qu'une collision ait lieu dans laquelle quinze ou vingt personnes seraient tuées ; où en serait le gouvernement ? On m'assure que le Grand-Tronc, pour deux ou trois accidents arrivés sur sa ligne, a été obligé de payer près d'un million de dollars. Est-ce que notre gouvernement serait en état de s'exposer au paiement de pareils montants ? Nous ne pouvons le faire et cependant cela peut arriver tous les jours. Qu'un tel accident arrive, nos finances se trouvent bouleversées pour plusieurs années. Une compagnie privée s'arrangera comme elle le pourra, mais le gouvernement ne peut pas s'exposer à une situation comme celle-là.

Le gouvernement, du reste, n'est jamais épargné, et lorsqu'il s'agit de payer des dommages par suite d'accidents, il paie généralement le triple de ce que paierait une compagnie

privée ; les arbitres, les jurés, les témoins, les avocats, tout le monde est contre lui, tant est répandue la croyance que prendre la propriété ou l'argent du gouvernement, c'est presque une bonne œuvre.

Dans les contrats qu'une compagnie de chemin de fer est obligée de faire avec une ou plusieurs compagnies, si elle transige avec des compagnies privées, elle arrivera promptement à un résultat effectif, tandis que si le gouvernement a pareille transaction à faire avec ces compagnies et que cela demande célérité, il lui est presque impossible d'en arriver à un bon résultat, car il faut d'abord assembler le Conseil Exécutif et attendre son rapport ; et l'officier autorisé du bureau de direction de la compagnie contractante trouvera bien ennuyeux toutes ces lenteurs, et finira par se retirer sans rien conclure. La chose serait encore pire, s'il fallait assembler la législature et attendre pour agir la décision des soixante cinq membres qui la composent. Inévitablement ceux avec qui vous auriez à transiger, vous diraient : nous ne pouvons pas attendre ainsi, nous allons chercher ailleurs.

Mais, M. l'Orateur, il est une autre raison plus grave encore pour vendre notre chemin, la voici : c'est que nous n'avons pas d'argent pour rencontrer les dépenses qu'il y a à faire sur notre ligne provinciale. Cette raison prime toutes les autres. Les recettes du chemin de fer ne fournissent pas au gouvernement, déduction faite des dépenses d'exploitation, ce qui lui faudrait pour exécuter les travaux nécessaires à son parachèvement. Au nombre de ces travaux se trouvent ceux à faire dans la ville même de Québec et l'on soulèverait toute une révolution dans Québec si le gouvernement ne faisait pas ces travaux. Nous avons beaucoup de travaux à faire le long de la ligne, et l'ingénieur du gouvernement vient de nous présenter un rapport par lequel nous voyons qu'une somme de $1,140,000 doit, de toute nécessité, être immédiatement dépensée sur la ligne si le gouvernement veut garder son chemin, et mon honorable ami, le trésorier, à qui je m'adresse pour avoir ce montant me répond que nous ne l'avons pas et que nous ne pouvons le trouver.

On me dira peut-être : *Empruntez, empruntez.* Sur quoi emprunterons-nous ? Si nous gardons le chemin, il nous faudra,

pour combler nos déficits et terminer les travaux à faire, emprunter une couple de millions. Or il n'y a pas de fausse honte à le dire, à moins d'aliéner le domaine public ou d'avoir recours à la taxe directe, nous n'avons pas de quoi payer. Non, monsieur l'Orateur, le gouvernement, je l'espère du moins, ne se mettra pas dans l'humiliante position de ne pouvoir donner pour toute réponse à la question que lui fera le capitaliste qui lui demandera avec quoi il le paiera : " Je vous paierai avec votre argent." Un trésorier qui en agirait ainsi ne serait pas honorable. Ainsi, je déclare qu'il est impossible au gouvernement de contracter un nouvel emprunt dans les circonstances actuelles, sans nuire gravement au crédit de la province. D'un autre côté, nous avons promis au corps électoral que nous n'imposerions pas de charges sur la propriété. Nous ne pouvons pas tromper les électeurs, et je demanderais plutôt de retourner devant eux que de les charger du plus petit impôt direct. Et malgré toutes les perfidies, toutes les cabales de nos adversaires, le peuple sur ce point sera encore avec nous. Entre la vente du chemin et la taxe, je sais ce qu'il choisira.

Les dépenses encourues pour la construction du chemin s'élèvent à $12,615,000. Pour l'année 1880-81, les comptes publics accusent une dépense bien plus considérable que ne l'est la dépense réelle. Car dans cette période de temps-là, le gouvernement a été obligé de payer une foule de comptes et réclamations pour terrains, expropriations, règlements, etc. Les comptes publics indiquent une somme de $2,206,328 dépensée pour construction ; mais, n'eussent été ces anciennes réclamations pour des engagements contractés avant nous, le gouvernement n'aurait payé, pour construction, dans le cours de l'année que le montant de $1,368,002.51.

Il nous reste à peu près pour $1,140,000 de travaux à faire. Nos finances sont obérées et le déficit, cette année, sera de plus de $400,000.

Ah ! le gouvernement doit garder le chemin de fer pour le commerce local et pour les cultivateurs. Mais ayez au moins le courage de votre opinion. Déclarez donc que vous voulez la taxe directe ; allez le dire au pays. Dites aux commerçants et aux gens de la campagne qu'ils doivent s'imposer de nouveaux sacrifices pour conserver le chemin. Il y a huit à neuf

cents paroisses dans la province. Mettez pour la valeur de la propriété dans chaque paroisse une moyenne de $250,000. Vous arriverez à une somme de $225,000,000 de propriété. Eh ! bien, taxez ces propriétés à un dixième de centin par cent piastres, vous aurez $225,000 par année. Si l'on veut laisser le chemin de fer pour les cultivateurs, il faut que l'on dise : " Gardons le chemin, mais taxons-nous."

Un chemin de fer n'est pas fait simplement pour des intérêts de clocher, mais pour le grand commerce et le développement général du pays. Comme le disait un journaliste d'esprit : " Si telle est l'intention de la législature, il ne nous reste plus " qu'à dire : " Paie, Jean-Baptiste." En effet, si l'on veut garder le chemin, qu'on se taxe pour le garder.

Quant à moi, je m'empresse de le proclamer hautement, je n'en suis pas. Je suis déjà allé devant le peuple avec un projet de taxe qui demandait à peu près $175,000 par année. Je connais la réponse que le peuple m'a donnée. J'ai eu à faire la lutte contre l'honorable chef de l'opposition, alors premier-ministre, qui combattait l'idée d'augmenter les taxes. Si ses vues sont changées depuis, qu'il le dise. Moi, s'il le faut, je retournerai devant le peuple, pour lui dire que c'est pour éviter les taxes que je veux dégrever le budget au moyen de la vente du chemin. C'est sur cette question que nous avons fait les élections de 1881, et c'est fort de l'autorisation que ces élections nous ont donnée que je présente aujourd'hui le seul projet capable de sauver la situation. C'est pour tenir la promesse que j'ai faite au peuple pendant les élections, pour éviter la taxe, que je me suis mis à l'œuvre pour trouver des acheteurs.

On me dira peut-être : Votre position sera-t-elle bien meilleure qu'elle ne l'est aujourd'hui, si vous vendez notre chemin ? Ce chemin peut vous donner deux à trois cent mille piastres de revenus annuels, et si vous le vendez vous n'avez que l'intérêt sur sept millions et trois quarts. Je répondrai à cette objection en soumettant à cette honorable Chambre quelques chiffres.

Si l'on garde le chemin, il faudra absolument dépenser les montants suivants :

$240,000	pour l'extension aux Casernes.
60,000	pour gares, etc.,
100,000	pour embranchement de Dorval au Mile End.
50,000	pour Bellerive, lignes d'évitement, etc.
100,000	pour usines et extension au chemin Papineau.
130,000	pour quais à Québec.
30,000	pour hangards, table tournante, etc., à Québec.
90,000	moitié service de transport pour rejoindre l'*Inter-colonial.*
225,000	pour déplacement de la rue du Prince-Edouard, etc.
50,000	pour ballast.
65,000	pour loop-line et navigation du Saint-Maurice.
$1,140,000	

Alors nous arrivons forcément à la situation suivante :

Total de l'ancienne dette		$13,000,000
Total de la nouvelle dette		1,140,000
		$14,140,000
Intérêt annuel de 5 0/0 sans amortissement		$707,000
Si nous vendons $7,600,000, nous avons la situation suivante : Int. sur $13,000,000	$650,000	
Moins intérêts sur $7,600,000 sans amortissement	380,000	
Il nous reste à payer annuellement		270,000
Ainsi dans le premier cas nous payons	707,000	
" second cas "	270,000	
Différence		437,000
Moins recettes probables du chemin		300,000
Différence		$137,000
Cette différence, perduo pour nous, de $137,000 par année forme en 10 ans une accumulation de		1,722,971

Ainsi nous voilà en 10 ans avec le bilan suivant:

Emprunt pour travaux	1,140,000
Déficits	1,722,971
Total	$2,862,971
A ajouter à la dette actuelle de	13,000,000
Total	15,862,971
La vente dans dix ans, pour	11,000,000
Ferait perdre	4,862,971
Comme la vente pour $7,600,000 fait perdre aujourd'hui le même montant, savoir	$5,000,000

avec cette différence que pendant dix ans nous aurions grevé notre budget de manière à entraver tous les autres services de l'administration.

Mais au lieu de payer une somme annuelle de $650,000, que vous aurez à payer si vous gardez votre dette de $13,000,000 et si vous gardez votre fonds d'amortissement, vous aurez à payer annuellement $780,000 pour intérêts et fonds d'amortissement. D'un autre côté, en vendant $7,600,000, vous supprimez la nécessité de l'amortissement, et, par conséquent, vous dégrevez votre budget annuel de $76,000 (10,0), ce qui, au bout de dix ans, représente $953,928. C'est une chose à laquelle on ne fait pas toujours attention. Grever le budget quand on n'a pas de ressources, pour un trésorier comme pour un gouvernement, c'est commettre une injustice envers la génération actuelle : car c'est un principe d'économie politique qu'on n'a pas toujours le droit de grever le présent pour l'avenir.

Maintenant, M. l'Orateur, ces recettes de $300,000 que nous donnera le chemin si nous le gardons, se maintiendront-elles à ce chiffre-là ? Si nous gardons notre chemin, nous ne devons compter que sur le trafic local ; et ceux qui veulent garder le chemin, parce que c'est une propriété qui a coûté $13,000,000, peuvent-ils nous garantir que ce trafic local sera suffisant pour nous indemniser ? Un homme d'affaires, très haut placé dans le monde commercial, me disait : " Si vous n'avez pas le Pacifique avec vous, vous pouvez être certain que votre trafic local ne

fera que diminuer. Si vous repoussez le Pacifique à l'heure qu'il est, vous l'aurez pour ennemi ; il bâtira une ligne au sud de la vôtre et vous perdrez votre trafic local venant d'Ottawa, trafic qui est très considérable." Celui qui me disait cela ne pourrait pas être suspect à mes honorables amis : c'était le chef reconnu du parti libéral à Montréal.

On a parlé de la compagnie du Richelieu et du danger d'un monopole, parce que le président de cette compagnie se trouvait être un des membres du syndicat, et qu'ainsi il n'y aurait pas rivalité, mais entente entre ces deux voies de communication et, par suite, monopole amenant exaction dans les tarifs. Or, comme il est de mode parmi nos adversaires de faire de l'administrateur du chemin de fer un épouvantail, on a voulu, dans ce cas-ci, ne pas oublier cet usage ; mais l'on a oublié que si la compagnie du Richelieu était l'ennemie de la ligne provinciale, elle nous ferait une concurrence redoutable et désastreuse pour le trafic de notre chemin de fer, car, entre les mains d'un homme déterminé, la compagnie du Richelieu peut être pour le chemin de Québec un compétiteur extrêmement redoutable. Et le Grand Tronc n'est pas un rival à dédaigner ! Si cette compagnie voyait le chemin de fer de Québec livré à ses seules ressources, pourquoi ne traiterait-elle pas notre ligne comme une rivale ? Il n'y a pas seulement cela ; vous avez un chemin déjà bâti de Montréal à Sorel, qui sera un compétiteur sérieux, car ce chemin est plus court que le nôtre ; il paraît qu'il doit se rendre jusqu'à la Pointe-Lévis et Québec. Dans ces circonstances, croirait-on que le Grand Tronc resterait indifférent, et qu'il n'aurait pas les moyens de nous faire du mal ? Ses intérêts le lui commanderont, attendu que nous allons lui enlever par l'arrangement que nous avons obtenu, le monopole de l'Intercolonial. Nous avons donc raison de dire que le Grand Tronc sera un rival terrible pour notre ligne, si elle est laissée à ses propres ressources.

Il y a plus : dans leur aveuglement haineux, nos ennemis oublient que c'est le parlement qui détermine les taux des chemins de fer et que les exactions sont impossibles.

Et le trafic de l'Ouest, comment vous l'assurez-vous ? M. l'Orateur, c'est là une grande question. Ce trafic de l'Ouest peut s'obtenir de trois manières. La première par le Pacifique ;

or si vous rejetez la proposition du Pacifique, vous vous en faites un ennemi. La seconde : le New-York central qui offre de conduire nos chars à Chicago aux mêmes prix et conditions que le Grand Tronc : seulement il offre le désavantage d'un plus long parcours, et puis nous ne pouvons atteindre les lignes américaines que par l'intermédiaire du Pacifique, à Brockville ou Prescott. La troisième : Allons-nous passer par le Grand Tronc ? Nous ne pouvons pas y songer ; car il est notre ennemi.

Il restait une chose à faire : c'était de prolonger notre route vers l'Ouest. C'était la grande pensée que les promoteurs du chemin de fer Q., M., O. et O., avaient dans l'esprit. C'est le rêve de mon ami d'Hochelaga. C'est avec ce rêve qu'il a bâti le syndicat Allan-Rivard. Son enthousiasme pour la voie de la Baie Georgienne est tel qu'il me disait l'autre jour que quand bien même le gouvernement devrait affecter tout le prix de vente du Q., M., O. et O., pour bâtir d'Alymer à la Baie Georgienne, ce serait une dépense rémunérative.

Seulement nous demandons comment le gouvernement pourrait dans sa position financière actuelle, réaliser ce grand projet, lorsqu'il lui est à peine possible de subventionner les 80 milles demandés et promis de Hull à Pembrooke. Nous avons contracté cette obligation et elle est encore due, et malgré la position gênée du trésor, nous paierons ce subside, l'ayant promis ; car le gouvernemennt de Québec n'a pas l'habitude de répudier ses engagements.

On aurait voulu prolonger notre ligne à la Baie Georgienne. Or, cela fait un parcours de 315 milles de long à partir d'Ottawa. Va-t-on dire que le gouvernement serait capable d'entreprendre la construction d'un tel chemin qui coûterait au moins vingt à vingt-cinq mille piastres par mille ? Lui donner un subside est une chose à laquelle même il ne faudrait pas penser.

Il y a bien encore les connections que nous pouvons obtenir avec l'Ouest par les lignes d'Ottawa à Toronto. Ces connexions sont absolument contrôlées, l'une par la compagnie Goodherham soutenue par le Grand Tronc, dit-on, et l'autre par celle du Pacifique canadien ; mais ces deux compagnies seraient nécessairement nos rivales si nous gardions notre chemin. Vous vous voyez donc fermer toute issue vers l'Ouest, à moins que l'on pense à se servir du tunnel qui a été si maltraité lorsqu'il

s'est agi d'en faire passer le bill par cette Chambre ; et même en supposant que vous voudriez vous rejeter sur ce tunnel, vous auriez encore au moins quatre ans à attendre, avec la perspective de difficultés qu'il vous sera peut-être impossible de surmonter. Si nous n'avons pas le Grand Tronc pour nous, si le Pacifique est contre nous, nous n'avons plus d'issue pour établir nos relations avec l'Ouest, et alors où irons-nous pour les établir ? Songeons donc bien à la position dans laquelle nous nous trouvons.

Nous venons d'obtenir du gouvernement fédéral la construction de l'embranchement de Saint-Charles pour le trafic de l'Intercolonial. Or si nous adoptons la théorie de ceux qui veulent garder le chemin, nous aurons contre nous les compagnies du Grand Tronc, du Richelieu, du chemin de Sorel à Montréal et du Pacifique Canadien. Alors que pourrons-nous faire ?

Et quand le gouvernement fédéral viendra vous dire : vous nous faites faire une dépense d'un demi-million pour l'embranchement de St-Charles afin de pouvoir bénéficier du commerce de l'Intercolonial : il vous faut maintenant vous mettre en communication avec l'Ouest. Or si vous ne pouvez obtenir cette communication, le gouvernement fédéral vous enlèvera cet embranchement—et vous perdrez le bénéfice de tout le commerce de l'Intercolonial et de l'Ouest et du Pacifique, à moins donc que vous n'ayez la prétention de bâtir un chemin de 315 milles sans argent au coffre. En y réfléchissant, je crois qu'on admettra que la théorie de ceux qui proposent de garder le chemin pour l'Etat, pour les cultivateurs et les commerçants, serait puérile, si elle n'était pas malicieuse par calcul, émise simplement pour tromper l'opinion, flatter les préjugés, et faire naître un sentiment déloyal chez le peuple au détriment d'un gouvernement dont on jalouse le succès.

Il y a cette autre question à considérer : Doit-on vendre notre chemin, ou est-il mieux de le louer ?

J'ai eu un moment l'illusion de croire qu'il valait mieux louer notre chemin que de le vendre. Mais cette illusion n'a pas été de longue durée. Le gouvernement n'a jamais eu d'offres de quatre cent à quatre cent cinquante mille piastres pour la location pure et simple du chemin. Ceux qui auraient fait de

telles propositions auraient été des imbéciles. Il y a eu de ces offres, mais toujours avec le privilège d'acheter le chemin, et quand on demandait de louer le chemin c'était pour pouvoir faire une émission de débentures et pour avoir l'avantage de disposer soi-même plus tard du chemin de fer.

Mais il n'est pas nécessaire d'aller bien loin pour établir que le gouvernement n'a jamais eu de telles offres pour l'affermage pur et simple de sa ligne. Prenons d'abord les soumissions qui ont été faites au gouvernement en 1877. Je pense que ceux qui avaient offert $95,600 pour le louage n'auraient pas fait une mauvaise affaire. Mais on voit que cette offre est loin des $425,000 dont on parle tant aujourd'hui. C'est pourtant la soumission de Sir Hugh Allan, faite en janvier 1878. Maintenant scrutons toutes les clauses de ce projet de bail, et nous y découvrirons que le gouvernement de l'hon. M. de Boucherville était tenu de compléter aux frais de l'Etat, dans l'espace d'une année, le chemin de Q., M., O. et O., et qu'il ne devait mettre les locataires en possession de cette voie qu'à l'expiration du temps à lui accordé pour le compléter.

Cette condition se lit comme suit dans les " *Clauses générales du contrat de louage ou affermage et de la mise en exploitation du chemin de fer Q., M., O. et O.*, en date du 20 décembre 1877.

" On donnera possession du chemin de la manière suivante :

" De la section entre Québec et Montréal (y compris l'em-
" branchement des Piles) le ou vers le premier de décembre
" 1878."

" Et de la section entre Montréal et Aylmer (y compris l'em-
" branchement de St-Jérôme) le ou vers le premier de juillet
" 1878."

....

" Les lignes du chemin de fer seront livrées au concession-
" naire du bail, en *état de parfait achèvement*, conformément
" aux conditions des contrats, aux termes desquels elles sont
" maintenant en voie d'être construites."

Or, les travaux qui ont été faits depuis ce temps là aux frais du gouvernement, nous ont coûté une somme de $2,500,000. En référant aux documents, je vois que l'offre dont je viens de parler était soumise comme suit par le secrétaire de la compagnie de Sir Hugh Allan.

Montréal, 31 janvier 1878.

Au Com. Ch. Fer, Québec,

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli une soumission pour la location du chemin, etc........ ......

Les personnes que je représente désirent que je fasse remarquer au gouvernement qu'elles entendent se faire constituer en compagnie incorporée, etc...........

E. LEF. DE BELLEFEUILLE.

Montréal, 25 février 1878.

Hon. C. B. DE BOUCHERVILLE,

Québec.

Cher Monsieur,

Je désire vous mander que je suis autorisé à déclarer que les personnes au nom desqnelles j'ai fait une soumission pour la location du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental sont les mêmes qui demandent maintenant à être incorporées sous le nom de *Northern Transit Co.*, etc.

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

E. LEF. DE BELLEFEUILLE.

Or, le bill incorporant cette compagnie du *Northern Transit Co.*, comporte le bureau suivant des directeurs provisoires : Sir Hugh Allan, Jacques Grenier, Henry Bulmer, Michel Laurent, Sévère Rivard, E. Lef. de Bellefeuille et J. O. Villeneuve.

Et Sir Hugh Allan, qui était à la tête de ce syndicat et qui connaissait ce qu'il faisait en 1878, qu'offrait-il pour le chemin "complet et fini ?" Voici ses chiffres :

	mill.	loyer offert par mille.	
Division ouest....................	138½	$350	$48,475
Division est........................	188½	250	47,125
			$95,600

Il ne faut pas oublier que ces messieurs du Northern Transit sont les mêmes qui ont offert cette année dans le syndicat Allan-Rivard un loyer annuel de $425,000, avec privilège d'acheter ; ce qui démontre que leur offre de 1878 n'était faite qu'en vue du loyer, tandis que l'offre de cette année n'est faite que dans un but d'acquisition.

Les locataires en 1878 n'auraient certainement pas complété à leurs frais notre chemin, et les dépenses qu'ils auraient été obligés de faire au compte de construction, quand on songe qu'il nous a fallu dépenser depuis ce temps jusqu'à ce jour plus de $2,500,000, auraient absorbé complètement le montant du loyer deux fois la durée du bail. Ajoutons encore qu'il était impossible d'obtenir des locataires des garanties suffisantes contre la détérioration du chemin. L'exigence de telles garanties aurait été l'imposition à cette compagnie de conditions ruineuses.

Aussi, qu'est-ce que le gouvernement de 1877 demandait comme garantie ? Il demandait un dépôt de $50,000 pour tout le chemin depuis Québec à Aylmer. Si une garantie plus forte eût été demandée, c'eût été écraser la compagnie qui voulait louer. D'un autre côté, avec une garantie peu élevée, vous courriez le risque d'avoir à reprendre votre chemin au bout d'un certain nombre d'années, considérablement déprécié en valeur et nullement en état de lutter contre des compagnies rivales puissantes. Vous étiez obligé de reprendre cet enfant malade et sans aucune force pour l'avenir.

Dans tous les cas, l'ingénieur du gouvernement gardait la surveillance des travaux et veillait à l'entretien de la voie. C'était de fait le gouvernement qui faisait exploiter son chemin en se déchargeant sur d'autres du soin de trouver le trafic et de percevoir les revenus.

Maintenant supposez le cas d'un accident entraînant des dommages considérables. Pense-t-on que les intéressés se seraient bornés à porter leur réclamation contre la compagnie ? N'aurait-on pas prétendu, et avec droit, que le chemin étant toujours sous la surveillance de l'ingénieur du gouvernement, le gouvernement demeurait responsable de tout ce qui arrivait sur la ligne ? Lors même que vous auriez passé une loi rendant les locataires responsables des dommages résultant d'acci-

dents arrivés sur votre ligne, croyez-vous que, supposons le cas où 25 personnes auraient été tuées, les familles de ces personnes ainsi tuées ne se seraient pas adressées au gouvernement pour en réclamer des dommages ? Et lors même que vous leur auriez dit que les locataires de la ligne étaient seuls responsables, on vous aurait répliqué qu'en votre qualité de propriétaires de la ligne vous étiez responsables ; et le gouvernement aurait été forcé de payer la note pour ne pas froisser le sentiment public qui aurait été contre lui en semblable cas.

On voit donc de suite quelles conséquences auraient pu entraîner l'affermage pur et simple de notre chemin.

Pour toutes ces considérations, le gouvernement en est venu à la conclusion qu'il ne devait pas louer le chemin, et s'il y avait une autre conclusion à laquelle nous pourrions arriver, c'était ou de vendre le chemin ou de le garder. L'affermer était encore pis que de le garder.

" Enfin, la compagnie s'obligera de parachever le chemin de fer pour et moyennant la somme de *quatre cent mille piastres*, QUI SERA DÉDUITE *du loyer, ou sur le prix de vente* dans le cas où la compagnie achèterait."

Ces $400,000 réparties sur vingt années font, avec les intérêts, $32,000 par année.

Ainsi le loyer de...	$462,500
Moins cette charge de...	32,000
Se réduit à...	$430,500

Voici le fonctionnement de cet arrangement :

La vente actuelle produit sur notre budget :

Un dégrèvement fixe de... $456,000

Tandis que le montant du loyer, diminué de ces $32,000 ne donnait que :

Loyer.	Moins rembour.	Montant réel.
$425,000	$32,000	$393,000
450,000	32,000	418,000
475,000	32,000	443,000
515,000	32,000	483,000

Or la différence entre ces montants, les seuls dont nous aurions pu dégrever notre budget avec le loyer, et le montant

de $456,000 dont nous sommes sûrs maintenant de dégrever notre budget, donne des résultats surprenants quand on y regarde de près. Il y a, en effet, en faveur de la vente actuelle, l'avantage qui suit :

				Par an.
Pour les premiers			5 ans	$63,000
"	"	autres	5 ans	38,000
"	"	autres	5 ans	13,000
"	"	autres	5 ans surplus	27,000

Monsieur l'Orateur, faites le calcul de ce que vaudra, dans vingt ans, la somme de $63,000 que nous aurions eu de moins cette année. Ce montant vaut dans vingt ans, par le jeu des intérêts, $167,159 ; la seconde année, notre surcroît d'obligations dans vingt ans est de $159,188, et ainsi de suite, car j'ai fait préparer ce tableau année par année jusqu'à la dernière année. On peut le vérifier ; je sais qu'il est exact, et l'on trouvera qu'en nous bornant à louer notre chemin, nous aurions eu l'état de choses suivant ;

Charges extra sur notre budget	$1,193,135
Moins gain des derniers 5 ans	146,649
Déficit net	$1,046,486
Donc le loyer de 20 ans en faisant débourser $1,046,486, serait comme si le chemin eût été vendu aujourd'hui	$1,600,000
Moins	1,046,482
C'est-à-dire	$-6,553,518

Il ne faut pas oublier, comme je l'ai déjà dit, que l'amortissement n'est rien autre chose qu'une taxe sur la génération présente ; et chaque fois que vous vous arrangez pour faire cesser cette obligation de l'amortissement, votre budget y gagne d'autant. Or, quand notre chemin est vendu $7,600,000, il n'y a plus de nécessité de mettre un pour cent de côté sur ce montant, puisque, lorsque nos débentures seront dues, nous aurons le produit de notre vente pour les payer. Tandis

qu'avec un simple loyer, il faut toujours pourvoir à l'amortissement.

Voilà pourquoi je fais cette différence entre la vente et le louage au point de vue des difficultés budgétaires, et voilà pourquoi nous nous sommes décidés à vendre.

Je n'ai pas besoin, M. l'Orateur, de faire la nomenclature des propositions qui ont été faites au gouvernement pour l'achat de son chemin, car ces propositions étaient inacceptables, à part celles de Hall, d'Allan-Ridley, d'Allan-Rivard, et les deux offres du Pacifique et du syndicat pour la division-Est.

Je dirai que l'une de ces soumissions était de M. Ridley seul et l'autre de MM. Ridley et Allan. Le gouvernement avait porté la condescendance si loin que je leur avais écrit que leur première offre était inacceptable et que, si elle n'était pas modifiée dans un sens que j'indiquais, elle n'avait aucune chance d'être reçue. J'ai fait cela par considération pour Sir Hugh Allan, et une seconde soumission me fut en conséquence transmise.

Quelques jours après, je reçus de M. Hall de Sherbrooke une autre soumission dont je vais parler de suite.

Elle était faite d'une manière intelligente, mais ne portait aucun nom, si ce n'est celui de l'avocat qui l'envoyait, et comme le gouvernement avait décidé de ne recevoir aucune proposition sans connaître ceux avec qui il aurait à transiger, celle-là fut mise de côté. En cela je ne faisais que suivre l'exemple des gouvernements deBoucherville et Joly, et aussi l'opinion d'hommes experts en ces matières.

L'hon. M. McKenzie, lorsqu'il était à la tête du gouvernement d'Ottawa, avait demandé par voie d'annonces des soumissions pour la construction du Pacifique ; il attendit en vain durant un an. En effet, les hommes sérieux ne voulaient pas, dans une entreprise aussi importante, se trouver en compétition avec des gens sans position, sans moyens, sans responsabilité.

J'ai demandé là-dessus l'opinion de M. Shanly, l'homme de confiance consulté par M. deBoucherville, alors chef du gouvernement, et ensuite par mon honorable ami, maintenant le chef de la gauche. Le rapport qu'il m'adressa prouve que le gouvernement ne devait pas agir autrement qu'il n'a fait.

Comme depuis un an nous parlions de vendre notre ligne

18

provinciale et que depuis deux mois passés le public savait, par nos déclarations officielles, que nous devions vendre le chemin, tous ceux qui pouvaient songer à se charger d'une aussi grande affaire ont plus ou moins correspondu avec le gouvernement. Nous avons reçu, en outre, des offres connues, cinq ou six soumissions de personnes haut placées dans les finances, et de compagnies des plus puisssantes, mais comme ces propositions étaient d'une nature confidentielle, elles n'ont pas été déposées devant cette honorable Chambre.

Nous avons donc laissé savoir que le gouvernement ne recevrait aucune proposition d'achat de sa ligne sans que l'on y mentionnât les noms de ceux qui entendaient acheter, et comme M. Hall a toujours refusé de donner les noms de ses associés ou des membres de son syndicat, nous avons, après consultation entre mes collègues et moi, décidé que le gouvernement ne transigerait pas avec M. Hall, à moins que ce monsieur ne nous fît connaître les noms des membres de son syndicat.

J'ai déjà mis la Chambre au courant des négociations entre le gouvernement et la compagnie du Pacifique et quand nous fûmes convaincus de l'excellence de nos arrangements, nous passâmes un ordre-en-conseil. C'est à la suite de cet ordre en conseil que j'eus le regret de perdre l'un de mes collègues dans le cabinet. Je ne parlerai pas de ceux qui ont profité de cette divergence d'opinion entre l'hon. M. Ross et moi, pour faire tout le mouvement malheureux qui s'est produit depuis. L'hon. M. Ross a cru devoir se séparer du gouvernement sur cette question, malgré qu'il ne fût pas opposé à la vente de toute la ligne. Il aurait été disposé à consentir à cette vente, et l'année dernière, lorsque nous sommes allés ensemble, durant la session, à Ottawa, nous avons travaillé à obtenir de la compagnie du Pacifique et du Canada central les meilleures conditions possibles, et après deux semaines d'efforts nous avons vu avec regret que nous ne pouvions rallier à notre opinion ceux avec qui nous essayions de transiger.

Bien que j'aie perdu comme collègue mon honorable ami, cela n'a aucunement changé la politique du gouvernement sur cette question. La lettre de résignation que je reçus était dans les termes suivants :

" Montréal, 25 février 1882.

" L'honorable J. A. Chapleau,

" Premier Ministre,

" Mon cher Monsieur le Premier Ministre,

" J'ai combattu sans résultat au sein du Conseil-exécutif, la " *politique nouvelle* que la majorité du Cabinet vient d'adopter " au sujet du chemin de fer provincial.

" La vente de la partie ouest de ce chemin à une compagnie " désintéressée dans le succès futur de la partie qui relie Québec " à Montréal, avec le projet de louer ou de vendre cette dernière " partie à une autre compagnie, serait dans mon opinion, con-" traire aux *intérêts généraux* de la province, et très préjudicia-" ble à ceux d'une importante section du pays.

" Dans les circonstances, il ne me reste que le moyen cons-" titutionnel de résigner la Présidence du Conseil législatif, " et de vous remettre le portefeuille de Commissaire de l'Agri-" culture et des Travaux Publics, vous priant de vouloir bien " faire agréer ma résignation par son Excellence le Lieutenant-" gouverneur.

" J'ai l'honneur d'être, cher Monsieur le Premier Ministre,

" Votre très humble serviteur.

" John J. Ross."

Je crois sincèrement que mon honorable ex-collègue a commis une erreur de jugement en résignant comme il l'a fait ; mais je respecte trop les opinions et le sentiment qui ont pu présider à la décision prise par mon ex-collègue, pour croire qu'il a pu être poussé par des motifs contraires à la loyauté : je ne doute pas qu'il n'ait pensé qu'en agissant ainsi, il agissait dans l'intérêt de ceux qu'il croyait représenter.

Le projet de vendre la section est séparément et à un syndicat local canadien s'impose à la considération favorable de tous ceux qui voudront l'examiner, tant au point de vue des affaires qu'au point de vue national. Du moment que nous avions réussi à nous faire du Pacifique canadien une ligne amie, intéressée, pour une large part de son trafic, dans le succès de la partie est de notre chemin, j'ai cru que cette dernière partie du chemin resterait comme une école où nos jeunes gens pourraient venir se créer une carrière nouvelle et se former de bonne heure à cette vie difficile des chemins de fer, de manière

à pouvoir ensuite arriver ailleurs, soit dans notre province, soit dans les chemins de fer en dehors de notre province, avec une expérience égale à celle des autres nationalités.

Si vous consultez des hommes qui sont mêlés à nos grandes entreprises et à tous les grands mouvements industriels, si vous consultez nos classes ouvrières, tous vous diront que la section est, si intimement liée aux intérêts de la province de Québec, ne devait pas passer aux mains d'étrangers. Et voilà pourquoi, appuyé sur ce sentiment unanime de notre population, je suis heureux que le refus du Pacifique ait fait que cette partie du chemin reste aux mains de personnes dont la vie et l'avenir sont étroitement liés aux intérêts de la province de Québec.

Nous avons essayé de trouver un syndicat, composé de personnes appartenant aux différentes nationalités et aux différentes localités, et je le dis avec plaisir, nous avons réussi au delà de toutes nos espérances. Je suis sûr de ne pas me tromper en disant qu'une ère nouvelle ne peut manquer de s'ouvrir sous la puissante influence de ce syndicat.

Malgré tout ce qui a été dit pour donner le change à l'opinion publique, j'espère qu'avant peu la population de Québec comprendra les avantages qui résulteront pour elle de la vente du chemin.

Je suis sûr que cette population intelligente, laborieuse, comprendra vite que le projet soumis par le gouvernement à cette honorable Chambre aura pour effet d'attirer, d'ici à un an, du travail pour au-delà de $2,000,000, et assurera à jamais à Québec les ateliers de construction et de réparation, les bureaux des ingénieurs et du surintendant des mécaniciens, c'est-à-dire tous les travaux nécessaires pour la partie est du chemin. La compagnie, ayant son bureau principal à Québec, donne par là même une garantie à la population de cette ville, que ses intérêts seront toujours sauvegardés.

Et je n'en ai aucun doute, cette population est trop intelligente pour ne pas comprendre qu'on a voulu la tromper en disant qu'on l'isolait des communications de l'ouest, quand c'est précisément le contraire qui va arriver.

Et depuis quand a-t-on commencé à soulever cette question d'isolement de la partie est du chemin ? Est-ce que ça n'a

pas toujours été l'intention de Québec de construire une ligne indépendante ?

M. Cauchon ne disait-il pas à Montréal que Québec voulait avoir une ligne de Québec à Montréal, complètement séparée de l'autre ?

Avant six mois, la population de cette ville comprendra ce que le gouvernement veut faire pour elle. Avant longtemps elle verra des élévateurs se construire dans ses immenses docks.

On verra les gens entreprenants de Québec se mettre à la tête de nouvelles compagnies industrielles, et une ère de prospérité qu'on n'espérait même pas. Certes, un homme intelligent, un grand manufacturier de Québec, n'a pas hésité à saisir la portée de ce projet quant il s'est joint au syndicat ; et la population ouvrière de Québec, si elle veut être éclairée sur la question, n'a qu'à examiner la manière d'agir de ce monsieur qui a toujours été son meilleur ami et qui, lui, ne fait pas de politique au coin des rues, mais travaille à la prospérité de Qnébec. M. Bresse n'est pas de notre parti, mais il est de sa ville, de son pays, et il a compris ce que nous voulions.

Maintenant, M. l'Orateur, je ne puis résister au plaisir de mettre devant cette Chambre les calculs fantastiques que l'on a faits sur la vente à la compagnie du chemin de fer du Pacifique. Nous croyions, nous, que nous avions fait un marché avantageux et quand le Pacifique nous disait : " Nous vous paierons tant," ça voulait dire qu'il nous donnerait quelque chose en échange de ce que nous lui vendions. Mais nous nous trompions, paraît-il, et ceux qui ont la mission de défendre et d'éclairer la nation, ont fait le compte pour nous, et ce compte, M. l'Orateur, vous allez le voir. D'après ces messieurs, il reste acquis que la section ouest, vendue pour le prix apparent de $3,600,000, ne nous rapportera pas deux millions.

1o. La propriété Bellerive	$ 60,000
2o. La propriété de la prison et de McDonald...........	325,000
3o. Voie double jusqu'à la porte des Casernes aux frais du gouvernement..	240,000
4o. Gare des Casernes aux frais du gouvernement....	60,000
5o. Embranchement pour rejoindre le Grand-Tronc à même le prix d'achat..	100,000

6o.	Droit de transporter le charbon au rabais.........	100,000
7o.	Capitalisation des $5,000 pour la ligne de Saint-Martin...	100,000
8o.	Capitalisation d'intérêts pour construction d'une seconde voie de Saint-Martin à Montréal...........	200,000
9o.	Imposition au gouvernement de construction de lignes de reliement, et divers travaux..............	50,000
10o.	Transport des droits contre la cité de Montréal...	50,000
11o.	Terrains à Hull et Ottawa............................	100,000
12o.	Pont de Hull	300,000
13o.	Approvisionnement transporté au syndicat.........	80,000
14o.	Matériel roulant..	150,000
	Total	$1,915,000

Maintenant examinons cet état. Pour le premier item, passons-le. Cette propriété a été achetée par mon honorable ami le député de Lotbinière, et fait partie du chemin.

Quant au second item, voici ce qu'il y a à répondre. La propriété de la prison a été achetée, il y a déjà longtemps, pour le prix de $7,115. Et comme c'est sur ce terrain que sont bâtis les ateliers du chemin, on ne pouvait pas vendre les ateliers et ôter la terre de-dessous ; l'on a cru mieux de tout mettre ensemble. On aurait pu, il est vrai, enlever les ateliers et vendre ensuite le terrain. Mais on ne l'a pas fait.

La propriété McDonald a coûté $34,000, et a été achetée pour les fins du chemin de fer. C'est là que seront les grands dépôts de fret des deux compagnies.

Dans les items 3e, 4e et 5e, on accuse le gouvernement d'avoir fait perdre à la province la jolie somme de $400,000. Il s'agit ici tout simplement des $400,000 dont parlent toutes les soumissions pour l'exécution de contrats non encore terminés.

La clause 6 porte sur le charbon. Encore une difficulté de charbon dans le chemin. Cette fois, on classe parmi les pertes ce qui est un gain, car le prix d'un demi centin par tonne par mille comporte un profit, quand il est bien connu que les compagnies américaines le transportent pour un quart de centin la tonne. Nous-mêmes, M. l'Orateur, nous avons transporté du bois de Hull à Québec pour un demi centin la tonne par mille

et l'on criait que nous chargions trop sur ce fret. Le taux de un demi centin nous est d'autant plus favorable que c'est la compagnie du Pacifique qui fournit les chars, qui les charge et que nous n'aurons réellement qu'à les traîner. Nous avons cru, M. l'Orateur, nous montrer d'autant plus accommodant pour cet article de commerce que nous désirons encourager un produit national auquel le charbon de la Pensylvanie fait une forte concurrence.

Le septième item comporte un singulier reproche. Il nous semble qu'en vendant la ligne d'Ottawa à Montréal nous vendions toute la ligne. Mais comme il était nécessaire à la section est de se rendre à Montréal, nous avons en quelque sorte neutralisé la ligne depuis Saint-Martin à Montréal pour le passage de nos trains. La compagnie du Pacifique comprenait bien l'importance de cette concession, puisqu'elle nous demandait $30,000 par année en échange du passage de nos trains. Je me considère extrêmement heureux d'avoir pu les faire tomber au prix nominal de $5,000 par année. Que l'on n'oublie pas, M. l'Orateur, qu'en obtenant le droit de passage sur cette ligne, nous avons le droit de charger pour le fret et les voyageurs sur ce bout du chemin. Disons donc que notre tarif est de trois centins par mille pour les voyageurs, nous collecterons trente trois centins sur chaque voyageur depuis Saint-Martin à Montréal, c'est-à-dire sur une ligne que nous avons déjà vendue le prix. Je pourrais en dire autant de la marchandise, qui paiera de la même manière. Et, tout cela, nous l'avons pour $5,000 par année. Les hommes de chemin de fer savent ce que vaut ce droit de parcours. L'on en a un exemple sous les yeux. Lors des négociations pour l'embranchement de Saint-Charles, il a été constaté que le *Québec Central* avait déjà commencé certains travaux qui doivent entrer dans le plan général. Il a été convenu que le gouvernement fédéral paierait au *Québec Central* la somme de $182,000 les 4½ milles de chemin depuis la jonction jusqu'à Lévis, mais que le *Québec Central* paierait au gouvernement fédéral une somme annuelle de $12,000 par année pour le passage de ses trains sur ces 4½ milles seulement.

Quant à la seconde voie de Saint-Martin, si jamais le trafic augmente, soit de l'est, soit de l'ouest, nous devrons nous trouver

heureux de posséder une seconde voie pour la prompte expédition du trafic, sans avoir à débourser autre chose que l'intérêt calculé au *prorata* de notre trafic, comme notre part de ces dépenses.

Quant à l'imposition au gouvernement de la construction de divers travaux, je voudrais bien savoir si cela diminue le montant des $7,600,000 que nous devons retirer, quand le syndicat de l'est s'oblige à faire tous ces travaux.

Sur l'item 10, il faut être journaliste mal intentionné pour inventer pareille chose. La corporation de Montréal paiera ces $50,000 aussitôt que la première locomotive sera rendue à la gare des Casernes et elle les paiera au gouvernement. Quant aux autres items, il s'agit tout simplement de portions intégrantes du chemin, qui ont coûté de l'argent, il est vrai, mais dont l'évaluation a porté le coût du chemin à $13,000,000. Ce qui m'édifie dans ces calculs, c'est que le gouvernement ne paraisse pas redevoir quelque chose au Pacifique, après lui avoir donné son chemin. Il y a un tout petit détail qu'on a oublié dans cette élucubration. C'est que dans tous ces travaux, dans toutes ces obligations, le gouvernement n'est pas obligé de contribuer pour un seul sou. Et ces journalistes qui ont l'effronterie d'avancer de pareilles choses, se proclament les apôtres destinés à éclairer le peuple ! J'oubliais, M. l'Orateur, le département des chemins de fer, département important, ayant nombre d'employés, et qui coûte $50,000 à la province. Ce département devra disparaître, et le gouvernement ne conservera qu'un ingénieur chargé de voir à ce que les syndicats remplissent les obligations auxquelles ils sont tenus par les contrats.

A présent que j'ai examiné la situation et que j'ai exposé toute la politique du gouvernement sur cette question, permettez-moi, M. l'Orateur, de réfuter les objections que l'on a soulevées contre la vente du chemin.

Un homme important me disait dernièrement ceci : " La " certitude d'obtenir le commerce de l'ouest, vaut plus que le " chemin, car c'est l'avenir de la province." Or, quand j'ai vu que je pouvais l'obtenir en vendant au syndicat du Pacifique, je me suis dit qu'il n'y avait pas à hésiter, et l'objection de vendre le chemin en deux parties n'a pas valu un seul instant pour

nous. Je le dis encore une fois, je regrette infiniment la perte de mon ex-collègue, l'hon. M. Ross ; je regrette qu'il ait différé d'opinion avec moi sur cette question, mais, je le dis avec la plus ferme conviction, je crois qu'il s'est trompé dans son appréciation, et que le district de Québec et le district des Trois-Rivières, loin de souffrir en aucune façon de la politique que le gouvernement a cru devoir suivre en disposant de la ligne en deux sections, ne pourront qu'y gagner et qu'il n'y a rien dans cette politique qui puisse être préjudiciable aux intérêts de cette section du pays.

Je lisais dernièrement, dans un discours prononcé par M. Isidore Belleau : " On nous dit que la compagnie du Pacifique " n'a pas voulu acheter toute la ligne ; moi, je vous dis que " vous ne devez pas le croire." Il faut avoir plus d'aplomb que de savoir-vivre pour parler ainsi. Les faits sont là, M. l'Orateur, pour prouver le contraire. Si le gouvernement n'a pas vendu toute sa ligne au syndicat du Pacifique, c'est que ce dernier n'a pas voulu l'acheter, et toutes les dénégations possibles ne serviraient de rien, en face de ces faits là. Le syndicat a fait ce qu'il voulait faire, et les rêveries de ces MM. ne changeront rien à ce qui est. Cette objection est doublement absurde dans la bouche de ceux qui nous prient de garder au moins la partie est, qui, disent-ils, vaudra dans deux ans deux fois ce qu'on la vend aujourd'hui. Pourquoi supposerait-on la compagnie du Pacifique assez maladoite pour ne pas acheter aujourd'hui à quatre millions, ce qui lui en coûtera six dans deux ans ?

On nous a fait aussi une autre objection en disant que le gouvernement a manqué à la parole donnée à la législature, lorsqu'il a décidé de vendre le chemin en deux sections. Cette objection prouve que ses auteurs n'ont pas même lu le statut. Car la section 42 de l'acte de 1875 se lit comme suit : " Le lieu-" tenant-gouverneur en conseil pourra, dès que le dit chemin " ou aussitôt qu'une section d'icelui aura été complétée, louer le " dit chemin ou la dite section du dit chemin, à une ou plusieurs " personnes ou à une corporation, sujet à l'approbation de la " législature (39 Vict., chap. 2)."

Cette clause donne le pouvoir au gouvernement de disposer

de tout, ou d'une partie du chemin en faveur de personnes différentes.

Mais, M. l'Orateur, il y a plus que cela. Je surprendrai peut-être cette Chambre en lui rappelant que j'ai eu le malheur de perdre un de mes collègues pour une politique qu'il soutenait en 1878.

Les clauses générales préparées par le gouvernement de Boucherville pour le louage du chemin disaient :

" Les deux sections, ayant leur division à Montréal, seront louées ou affermées, SOIT SÉPARÉMENT ou en une seule ligne continue "

....

" Avenant le cas où le chemin de fer serait loué en *deux sections*, à DEUX PERSONNES DIFFÉRENTES, il est bien compris que la partie du chemin qui s'étend entre la cité de Montréal et le point de jonction avec la ligne directe entre Québec et Aylmer devra être mise en opération et exploitée en commun.

....

" Ceux qui feront des propositions pour *cette dernière section* seulement (entre Québec et Montréal) sont requis, etc."

En 1878, le chef du cabinet était l'hon. M. de Boucherville et le président du conseil était l'hon. M. J. J. Ross. Il n'y avait alors aucun inconvénient à séparer le chemin en deux trônçons. Et il y avait pourtant cette grande, cette énorme différence contre Québec, c'est qu'en louant la section d'Ottawa à Montréal à une autre personne ou à une autre compagnie, l'on séparait virtuellement la section est du Canada central et du Pacifique. Cette section n'avait plus aucune assurance de trafic ; elle restait sans arrangements, isolée, séparée du Pacifique par des compagnies indépendantes et elle était dénuée de tout moyen d'action pour agir sur elles. La section ouest aurait conduit ses affaires à sa guise, aurait pu diriger tout son trafic sur les lignes au sud de Montréal, et Québec n'aurait pu rien y faire.

Cette année, M. l'Orateur, parce que le gouvernement rapproche le Pacifique de Québec, parce qu'il l'amène directement à Saint-Martin, parce que, par un marché bien fait, il force le Pacifique à ouvrir toute sa ligne à la section est, parce que celle-ci est protégée de toute manière, parce qu'en la mettant

sous la protection d'un syndicat local, nous la mettons à l'abri d'un coup de main et que nous plaçons le Pacifique dans l'impossibilité de maltraiter ou de fermer cette ligne, cette année, dis-je, on trouve cela mal et contraire aux intérêts du district de Québec. Je ne vois pas de différence entre vendre ou louer un chemin, pour les résultats du trafic. Nous perdons aussi bien le contrôle du chemin par le louage que par la vente. En fait de chemins de fer, louer équivaut, de fait, à vendre, et l'on voit souvent des chemins de fer louer une ligne d'embranchement au lieu de l'acheter et le Grand Tronc ne possède qu'à titre de bail l'*Atlantic & St.-Lawrence*, le *Buffalo & Lake Huron*, le *Chicago, Détroit & Canada Grand Junction ;* et cependant il en est tout aussi le maître que s'il avait acheté ces lignes et il contrôle une ligne non interrompue de Boston et Portland à Chicago. Je ne demanderai donc que le témoignage de mes anciens collègues pour établir l'excellence de ma politique d'aujourd'hui.

Et les honorables messieurs qui ont cru devoir se séparer du gouvernement sur cette question, viennent nous dire que la raison qui les a poussés à le faire est que le gouvernement ne doit pas vendre son chemin en deux parties.

Croit-on vraiment que le Pacifique, s'il eut fait l'acquisition de toute la ligne, n'eût pas pu en vendre une partie à une autre compagnie ? Qui aurait pu l'en empêcher ? Il aurait pu aussi diriger le trafic du chemin vers le Sud, et fermer notre ligne de l'est comme il a fermé la ligne d'Ottawa à Prescott, dont il a fait l'acquisition. Il aurait pu réserver notre ligne pour le transport exclusif du gros fret ; et est-on prêt à dire que ce n'était pas là une grande difficulté à résoudre ? Car il n'y a pas à se faire illusion : le Pacifique, devenu propriétaire de toute notre ligne, aurait pu la fermer et la contrôler comme bon lui aurait semblé. En avocassant ainsi la vente de la ligne entière au syndicat du Pacifique, on voulait donc créer un monopole. Et il est évident que nous aurons moins à craindre le monopole avec une autre compagnie qu'avec la compagnie du Pacifique, contrôlant toute la ligne.

Au contraire, par les arrangements actuels, nous offrons à Québec une garantie complète. Nous lui donnons tout le bénéfice du trafic du Pacifique sans les dangers d'une vente au

Pacifique. La garantie pour Québec, ce sont les clauses mêmes de notre traité avec le Pacifique, qui se lisent comme suit :

" 8. Que le fret et les voyageurs à longue destination seront transportés sur l'un ou l'autre des dits chemins de fer ou sur aucune partie d'iceux, y compris les branches déjà bâties, ou appartenant ou devant être acquises, par les propriétaires respectifs des deux chemins, y compris les ponts et tunnels, aux taux pour fret et voyageurs qui seront établis par la compagnie du chemin de fer du Pacifique pour tout trafic venant d'au-delà ou allant au-delà d'Ottawa, et pour tout trafic en-deçà d'Ottawa, dans aucune direction, à des taux à être fixés de temps à autre entre le gouvernement ou ses représentants et la compagnie. Et si les dites parties ne peuvent s'accorder, tels taux seront fixés par le ministre des chemins de fer de la Puissance, à la demande d'aucune des parties, après en avoir donné avis à l'autre. Et tels taux seront divisés entre le gouvernement ou ses représentants et la compagnie, en proportion du nombre de milles que tel trafic aura parcourus sur chacun des chemins, sans rien charger pour les ponts et tunnels ; le même taux par mille devant être chargé sur tels ponts et tunnels que sur les autres parties du chemin.

" 9. Que si aucune des parties fait des arrangements spéciaux avec une autre compagnie de chemin de fer pour le fret ou les voyageurs devant passer par aucune voie appartenant à cette autre compagnie, l'autre partie ou ses représentants aura le droit de bénéficier de tels taux spéciaux pour son propre trafic, en autant que ces arrangements peuvent s'appliquer à tel trafic."

On a dit aussi dans la députation, qu'on ne pourrait pas éteindre la dette publique avec le prix de vente du chemin et l'on a écrit dans les journaux :

" Il n'est pas permis non plus d'oublier que notre dette n'est pas payable maintenant, et que, partant, ceux qui " veulent vendre pour payer la dette " sont des ignorants ou des insensés."

Et l'on ajoute : " Les débentures du gouvernement, émises " pour l'emprunt, n'étant rachetables que dans un bon nombre " d'années, resteront à la charge de la province, à moins que " l'on ne fasse encore des sacrifices pour les faire rentrer. Ou

" bien l'administration provinciale sera obligée de prêter son " argent à un taux moindre que son emprunt, et essuiera natu- " rellement des pertes."

" Mais ce qui sera pis, et ce qui est beaucoup plus probable, " c'est que l'argent versé de la vente sera affecté peu à peu à " des appropriations diverses que nécessiteront de prétendues " circonstances incontrôlables, des améliorations indispensables, " des spéculateurs impérieux, et que la province restera bel et " bien chargée de ses millions d'emprunt pour la construction " du chemin de fer du Nord, pendant que des compagnies " privées en retireront le bénéfice. Tel sera le résultat négatif " de cette transaction."

Les gens qui ne sont " ni des ignorants, ni des idiots," savent que le Pacifique nous paiera 5 0/0 d'intérêts et que nous payons à nos créanciers le même intérêt. Nous allons même présenter une loi afin de régulariser cet état de choses. Et ces mêmes gens savent que nous pouvons faire mieux que ce que nous annoncent leurs ineptes prophéties. Dans le cas où il nous sera fait un placement par les syndicats, le gouvernement trouvera le moyen de placer cet argent de telle façon que nos créanciers seront plus enchantés de voir cet argent placé où il le sera, que de le voir entre leurs propres mains. La Nouvelle-Ecosse vient de placer $2,000,000 entre les mains du gouvernement-fédéral à raison de 5 0/0, il n'y a pas 6 mois, et la province de Québec, dans l'occasion, pourra réclamer le même privilège et profiter de ce précédent.

Pour nos ennemis, l'objection plus forte que toutes les autres, à la politique du gouvernement sur cette question a été le nom de M. Sénécal figurant dans la liste des membres du syndicat. Et l'on s'est mis à effrayer les cultivateurs avec des mots comme ceux-là : " Avec Sénécal dans le syndicat, et à la tête " de la compagnie du Richelieu, vous pouvez vous attendre à " payer 40 et 50 0/0 de plus que le tarif actuel." Oui, M. l'Orateur, il s'est rencontré des malveillants pour dire de pareilles inepties et sans doute de braves gens pour les croire.

Comme s'il n'était pas de l'intérêt d'une compagnie qui tient à faire des affaires, de réduire ses taux au plus bas chiffre possible ! Et d'ailleurs pourquoi tant s'effrayer de voir M. Sénécal dans ces deux compagnies ? Sir Hugh Allan, qui est plusieurs

fois millionnaire, était président de cette compagnie quand il formait ses syndicats, et personne ne songeait à lui reprocher ce titre.

Qui vous dit que M. Sénécal sera encore l'an prochain à la tête de la compagnie du Richelieu ? Du reste, je trouve la meilleure réponse à cette objection dans l'organe même de mon honorable ami qui a laissé le gouvernement.

Le " *Journal des Trois-Rivières* " écrit :

" Le syndicat du Pacifique n'a fait aucun arrangement avec " Trois-Rivières et Québec pour le commerce, et au fond, com- " ment voudrait-on qu'il en fit de sérieux ? Ce sont les expé- " diteurs de grains et de farines de l'ouest qui feront le com- " merce, et non le syndicat ! et ces messieurs comme tous les " autres négociants du monde, choisiront les lignes les moins " dispendieuses sans s'occuper s'ils passeront par Trois-Rivières " ou Québec."

C'est précisément pour cela, en effet, que le syndicat sera obligé de tenir ses taux aussi abaissés que possible.

L'auteur de cet article est tombé sur une grande vérité mais il en a tiré une conclusion fausse. C'est de fait une vérité économique qu'on ne saurait discuter : le commerce suit toujours son niveau. Ayez dans Québec une poignée d'hommes énergiques, de commerçants intelligents : mettez-les à travailler dans nos intérêts, et ils ne manqueront pas d'attirer la prospérité commerciale dans la capitale et le district.

Le Pacifique ne saurait sans se faire tort à lui-même, nous imposer un tarif différentiel, car autrement les intéressés, les expéditeurs rechercheront d'autres lignes pour expédier leurs produits. Et son intérêt propre le forcera toujours à nous traiter aussi bien que nous pourrions l'exiger.

Le Pacifique est forcément obligé de se rendre à Montréal, et les hommes d'affaires de Québec, les marchands de bois et de grain de la capitale, peuvent, s'ils le veulent, attirer le commerce ici, car nos expéditeurs de grains pourront toujours choisir la voie la plus avantageuse à leurs expéditions. Ils ne sauraient être à la merci de ce syndicat.

L'on a voulu effrayer les gens avec une prétendue élévation du tarif pour le bois de corde. Savez-vous quels sont les faits, monsieur l'Orateur ? Il s'était glissé de tels abus dans le trans-

port du bois de corde, que l'on mettait jusqu'à 17 tonnes sur un char qui devait en porter 10. L'on a pesé soixante chars chargés et l'on a trouvé qu'ils portaient une moyenne de 16½ tonnes. Ordre a été donné en conséquence de réduire le poids du chargement, quoique l'on permette encore aux expéditeurs de charger 14 tonnes et de ne payer que pour 10. On a crié à l'exaction, parce que l'on empêchait ces Messieurs de briser nos chars en faisant passer 17 cordes de bois pour le prix de 10 cordes. Voilà ce que c'est pour un gouvernement d'exploiter une ligne de chemin de fer.

Une autre objection que l'on a faite à la vente de notre ligne, c'est que le gouvernement ne l'a pas vendue assez cher. Prenons les contrats et voyons si c'est bien le cas.

Prenons donc le prix stipulé avec le Pacifique pour la partie ouest. Ce prix est de $4,000,000. Il sera certainement obligé d'ajouter le montant de $250,000 pour améliorations du matériel roulant et de la voie en général, ce qui portera le coût à $4,250,000.

A 50/0 ce capital porte un intérêt de $212,500. Disons qu'il faudra $10,000 par année pour frais d'organisation. Supposons que ces Messieurs se contentent d'un bénéfice de 2½ pour cent sur leur capital, ce qui fera $100,250, voilà un total de $323,750 qu'il faudra retirer comme bénéfice de la section-ouest seulement. C'est le moins que le chemin devrait donner à ces Messieurs qui ne l'ont certainement pas acheté dans le seul but d'être les agents du gouvernement, mais bien de l'exploiter et d'en retirer suffisamment pour payer ce qu'ils s'engagent à payer au gouvernement. Mais on dit : Pourquoi le gouvernement n'en fait-il pas autant ? " A cela je réponds : qu'une compagnie privée peut faire produire à une voie ferrée un bénéfice double de ce que pourrait atteindre l'exploitation du même chemin, faite par un gouvernement.

Bien que nous ne nous occupions que de la partie ouest du chemin, permettez-moi, M. l'Orateur, de relever une autre inexactitude relative à la partie est. On a dit :

" Le gouvernement provincial a vendu au syndicat du Pacifique 141 milles du chemin de fer Q. M. O. et O., pour quatre millions.

" Il vient de vendre à un autre syndicat, composé de M.

Sénécal et d'autres amis du parti conservateur, 214 milles du même chemin pour quatre millions.

" Pourquoi cette différence ? Est-ce parce que M. Sénécal et ses associés sont des partisans de M. Chapleau ?..................

" Tout d'abord la question se pose de savoir comment il se fait que cette section, longue de 214 milles, soit vendue juste le même prix que la section-ouest qui n'a que cent quarante et un milles ! "

C'est encore là une manière d'agir pour tromper le public, en faisant des calculs appuyés sur le mensonge. Mais prenons nos crayons et faisons donc de bonne foi, sincèrement, un calcul sérieux. Il ne faut pas oublier qu'il y a d'abord la ligne principale qui a une grande valeur et des lignes d'embranchement qui ont une valeur moindre. Ainsi nous avons :

LIGNES PRINCIPALES

	milles.
Aylmer à Montréal......	130
Saint-Martin à Québec......................................	159

LIGNES SECONDAIRES

St-Jérôme à Ste-Thérèse	11
Branche Joliette.............	23½
Branche de Berthier..	2½
Branche des Piles.................	27

Groupons ces chiffres par sections :

SECTION OUEST

130 milles à $29,753 du mille................................	$3,867,890
11 milles à $12,000..	132,000
Payé par le Pacifique......	$4,000,000

SECTION EST

159 milles à $26,420	$4,200,780
27 milles, Piles, à $12,000....................................	324,000
26 milles, Joliette et Berthier (prix d'acquisition)...	176,000
Payé par le syndicat..................................	$4,700,000

Il n'y a donc qu'une différence de $3,000 par mille entre les deux sections, laquelle s'explique facilement si l'on compare les ponts de Hull, Gatineau, Buckingham, la Rouge, Lachute, Ste-Rose et St-Vincent aux ponts de Terrebonne, St-Maurice, Champlain et Ste-Anne et si l'on considère la valeur spéciale de l'entrée du chemin à Montréal et de l'installation aux casernes, toutes choses qui valent bien au moins $500,000 de plus. Aussi les ponts en fer de la section ouest ont 2,197 pieds de plus que ceux de la section est, et, en y fixant une moyenne de $90 par pied, l'une des sections coûte $200,000 de plus que l'autre. Il faut y ajouter les mêmes montants pour différence dans la maçonnerie. On avouera que les travaux de l'extension à Montréal valent bien $200,000 extra.

On a aussi dit que le gouvernement faisait un cadeau de $5,000,000 à des spéculateurs. Le gouvernement avait déjà donné par législation ces $5,000,000 et plus pour la construction de la ligne, si on tient compte de la valeur du Bloc A.

Voici ce que disait dans son rapport de 1872, M. Russell, agent des bois de la Couronne pour la section d'Outaouais.

" Mon estimation approximative de la valeur actuelle du bloc A, dit-il, est de $4,229,606...... mais on peut augmenter cette valeur jusqu'à $5,228,965."

Les terres que nous avions données pour ces chemins valaient à elles seules, $5,000,000, et la législature avait en outre voté $2,600,000 en argent. Comment après cela peut-on prétendre que le gouvernement ait fait une mauvaise affaire en vendant au prix de $8,000,000 ?

J'en arrive à une objection qui peut se résumer en ces mots : " Les travaux à faire par les acquéreurs sur la ligne provinciale, ne donnent pas d'argent au gouvernement.

Mais depuis quand les améliorations faites par un acheteur

sur la propriété qu'il a acquise, mettent-elles de l'argent dans le gousset du vendeur ? Depuis quand est-il permis à un homme sensé de dire sans provoquer les risées : J'ai vendu une terre $2,000, mais comme l'acheteur doit y bâtir une maison de $1,000, ma propriété se trouve en réalité vendue $3,000.

Le gouvernement ne vend pas une terre, il est vrai : c'est un chemin de fer qu'il vend : mais sur ce chemin de fer, il était obligé de dépenser $1,250,000 pour travaux immédiats. Les syndicats en achetant assument cette responsabilité. Nous avons des contrats actuellement signés pour une bonne partie de ces obligations, et si nous ne vendons pas, le trésorier sera obligé de charger son budget de tous ces montants : car si nous gardons la ligne il nous faut absolument dépenser ce million et quart ; mais n'ayant pas d'argent pour payer ces travaux, le gouvernement les impose à son acheteur et se libère d'autant, car quelle différence y a-t-il à retirer soi-même un million et quart ou le faire payer par un autre pour soi ?

M. l'Orateur, je l'ai déjà dit, je veux laisser de côté les récriminations qui pourraient être faites contre les administrations précédentes, au sujet de la politique ou de l'exploitation du chemin de fer. C'est ce que nous avons voulu en disposant de ce chemin, et mes collègues et moi, nous sentons en ce moment l'immense responsabilité qui pèse sur nous. Nous avons à soumettre à votre approbation l'affaire la plus importante qui se soit présentée devant cette Honorable Chambre depuis la Confédération. Le sort et l'avenir de notre province sont attachés à cette question. Les gens qui ne pensent qu'à entasser des billets de banque dans leurs coffres, les caractères qui suintent la vénalité, ces gens qui ne songent qu'à leurs intérêts personnels, et qui n'estiment leurs semblables qu'en autant qu'ils sont favorisés de la fortune, cette classe d'hommes, M. l'Orateur, n'est point faite pour apprécier une mesure comme celle que nous traitons dans le moment. Mais le gouvernement, lui, qui sent et apprécie toute la responsabilité qui lui incombe en ce moment et qui comprend que le devoir devant lequel il se trouve le rehausse et le grandit,—le gouvernement, dis-je, a voulu envisager cette grande mesure au point de vue de l'intérêt du pays, et se mettre au-dessus de toutes ces considéra-

tions mesquines de parti ou d'intérêts personnels. Ah ! M. l'Orateur, la richesse et l'argent, c'est beau, comme moyen, peut-être ; mais, enfin, c'est bien petit pour les gens qui pensent au-delà de leurs intérêts personnels, ceux qui, comme nous, sont à la tête d'un gouvernement et, ministres du pouvoir, savent se mettre au-dessus d'aussi mesquines considérations. Heureusement pour l'intérêt de notre peuple, heureusement pour ce beau système constitutionnel qui nous régit, heureusement, dis-je, que dans le fonctionnement de ce système, presque toujours ceux qui ont été chargés de l'appliquer s'en sont tirés sans y laisser des lambeaux de leur honneur et de leur réputation.

On m'a accusé d'être ambitieux : j'ai une ambition, M. l'Orateur, j'ai l'ambition de travailler pour mon pays, afin qu'on puisse dire de moi dans l'avenir : " Il a fait quelque chose pour son pays. Il s'est fait un nom et il a grandi la province qu'il a dirigée quelque temps." Oui, je veux arriver à cela, et ce n'est pas une mauvaise ambition, que je sache. J'ai travaillé pendant vingt-trois ans pour mon pays, et si j'ai oublié de travailler pour moi, je remercie la Providence de m'avoir mis en état de l'oublier. Tout ce que j'ai pu donner de ma force, de mon énergie et même de ma santé, à mon pays, je le lui ai donné de grand cœur, sans arrière pensée, et n'attendant ma récompense que dans le sentiment d'avoir fait du bien.

M. l'Orateur, si la direction du parti conservateur pèse en ce moment sur mes épaules je ne suis pas sans en éprouver péniblement la responsabilité. C'est lorsqu'on voit quelques uns de ses amis se détacher de cette forte et puissante phalange que la douleur empoigne le cœur et que l'on souhaiterait n'être pas à ce poste gênant. Est-ce ma faute ? est-ce la faute du parti ? Voilà la première impression qui jaillit et qui s'impose. " Peut-être n'ai-je pas l'habileté nécessaire pour diriger mon parti," suis-je obligé de me dire souvent quand je vois poindre un mécontentement. " Ou peut-être que je ne contrôle pas assez les tendances ou les aspirations de mes partisans," ai-je parfois à me dire ; car je ne suis ni infaillible, ni impeccable. Mais ce que je sais, c'est que j'ai pour le moment la responsabilité des destinées de ma Province et que j'ai eu le courage d'y faire face. La tâche est lourde, trop lourde et je l'aurais fuie si ma conscience ne m'avait pas crié que la fuite est une

lâcheté. La situation est grave ; mais je n'ai pas lieu de me décourager. J'ai reçu des consolations au milieu de ces épreuves. Mes compatriotes ne m'ont pas donné d'approbations équivoques et le verdict du 2 décembre dernier sera ma boussole. Le peuple a voté confiance en moi : c'est pour lui que je travaille et que je lutte. Je suis dans le parti, par le parti, pour mon pays. Mais le parti, M. l'Orateur, c'est un être compliqué et difficile. Il réunit bien des éléments distincts.

Il y a les hommes qui croient, qui ont confiance.

Il y a les hommes d'action, ardents, dévoués dans la bonne comme dans la mauvaise fortune.

Mais il y a aussi les metteurs en scène, les officieux, les poseurs, tous ces incapables pleins de fatuité qui représentent la mouche du coche.

Il y a les rongeurs qui grugent çà et là chaque fois que l'occasion leur offre la chance d'un coup de dent, et qui vont, furetant partout en quête de quelque bonne curée.

Il y a les tireurs de ficelles, les intrigants, les envieux, les jaloux, les impuissants. Ce ne sont pas mes adversaires que je crains, ce sont ceux-là. Ils ont leur entrée partout ; ils portent la livrée du parti ; mais le scrupule ne les atteint pas. Pour eux la trahison n'est rien ; ils ne visent qu'aux expédients. L'on s'étonne quelquefois de voir surgir tout à coup un mouvement dans des sphères où l'on s'y attendait le moins. On regarde, on interroge, on s'étonne, on s'inquiète ; voilà une commotion dans l'opinion. On ne sait pas pourquoi ; on ne sait pas d'où ça vient ; mais la commotion est là et le mouvement s'accentue ; les plus dévoués protestent, l'irritation commence. L'opinion se soulève et devient incontrôlable. On se demande : " Mais d'où vient donc cette révolte ? "

Tous les mécontents sont du même parti, du parti de la révolte, de la vengeance, de la destruction.

Un homme important se sépare de ses amis ; on s'étonne, on cherche les motifs qui ont pu le pousser à briser ainsi avec un parti dont il était un des chefs. Inutile de scruter ses motifs ; il a été lui-même la victime inconsciente de ces intrigants qui sont les chancres de leur parti ; il est la victime de ces gens dont l'ambition veille toujours, haineuse, épiant l'occasion de se venger. Ces gens-là vont sonnant la trompette et tâchent

de soulever les masses. Vous les verrez convoquer des assemblées, et grâce à leurs menées sourdes et perfides, les partisans les plus dévoués à un parti commencent à douter de leurs chefs sans pouvoir se rendre compte de leurs doutes ; souvent ces intrigants, ces désappointés réussissent à susciter une révolte, et si la main vigoureuse du chef ne vient pas réprimer ce commencement d'insubordination, adieu la discipline ! Vous pouvez vous attendre à une catastrophe, à un bouleversement qui ébranleront jusque dans ses bases le parti le plus solidement assis. Et quand la tempête s'apaise et que le calme renaît, on se demande avec étonnement ; comment se fait-il que nous nous soyions laissés tromper aussi naïvement ? A quel propos toute cette excitation, ces récriminations, ces doutes, cette méfiance, cette trahison enfin ? Demandez-le à ceux-là qui ont soufflé le chaud et le froid dans les rangs du parti ; ils vous répondraient, s'ils pouvaient être francs, que leur haine et leur ambition personnelles les ont poussés à trahir leur parti.

Sur qui retombe la responsabilité de ce bouleversement ? Sur les naïfs, sur les empressés, sur les honnêtes gens qui, sans compétence et sans mission, s'imaginent dans ces moments qu'ils devraient tout réformer.

De Bonald a dit quelque part que les très honnêtes gens et les drôles faisaient les révolutions, les uns, par méchanceté et par audace, les autres par crédulité et timidité. Si on laissait à ceux qui ont la responsabilité de découvrir l'origine du mal le soin de la découvrir et d'y remédier, on parviendrait vite à le détruire ; mais la mêlée commencée, on s'expose à blesser des amis et ce n'est que lorsque le mal est fait qu'on voit la futilité du combat. Il est trop tard ; les ruines sont là, les haines survivent et les partis politiques restent divisés et affaiblis.

Et les faiseurs rient sous cape, rêvant une autre échauffourée.

Les rats ont trouvé du butin quelque part ; les tireurs de ficelles ont fait placer quelques créatures ; les impuissants ont régné un jour ou ont prolongé d'un jour leur empire usurpé.

M. l'Orateur, j'ai déjà passé à travers tout cela ; j'y passe encore en ce moment. Je ne crains pas, parce que je n'ai rien à me reprocher, et que j'ai eu pour mon parti tout ce qu'il m'était possible d'avoir de sollicitude et de dévouement. Je me rappelle les mauvais jours de 1874 et les regards de défiance

que l'on m'adressait lors de l'affaire des Tanneries. J'aurais pu ressentir l'injustice criante dont j'étais alors l'objet.

J'aurais pu me plaindre et donner une forme imposante à ma plainte. J'étais maltraité, soupçonné, ostracisé. J'ai dû passer par une phase si brûlante et qui m'a tant fait souffrir que j'ai au moins le droit de constater que j'aurais pu recourir pour ma propre défense à ces cabales et à cette obstruction que des amis, des anciens amis, organisent aujourd'hui sans raison contre moi. J'ai cru qu'il valait mieux, pendant même que j'étais la victime, non pas d'une enquête, mais d'une persécution, chercher ma vengeance dans ma fidélité. Il y a des moments où les susceptibilités personnelles fermentent et l'emportent sur le sentiment du devoir. J'ai fait de mon mieux pour étouffer le ferment que tant d'imputations injustes sollicitaient. Et ce ne furent pourtant pas les occasions qui me manquèrent. Pendant la session de 1875, le sort du gouvernement de Boucherville fut longtemps entre les mains de mon ancien chef, l'honorable M. Ouimet, et entre les miennes. L'honorable député pour Brome, maintenant mon collègue, le solliciteur-général, avait soumis à la chambre une motion rappelant les engagements du ministère précédent envers certains chemins de fer. Le gouvernement de Boucherville ne désirait pas reconnaître ces promesses et les membres de l'ancien gouvernement ne désiraient pas d'un autre côté voir leur parole répudiée. Et telle était la crise du moment que les ministres du jour songeaient déjà au déménagement. Un mot de l'honorable M. Ouimet et la majorité de la Chambre nous suivait contre un gouvernement qui semblait, comme je l'ai dit, mettre de la persécution dans son enquête des Tanneries. M. l'Orateur, nous n'étions pas et nous n'avons jamais été de l'école de la vengeance ou de la jalousie. Avant l'existence d'un gouvernement peu sympathique, avant la satisfaction de nos légitimes ressentiments, nous faisions passer l'intérêt du parti. Le gouvernement, c'était le parti et pour nous c'était tout dire. Aussi, nous n'hésitions pas à profiter d'un prétexte plausible en mettant notre honneur à l'abri pour sauver la situation et laisser la vie au gouvernement. Telle avait été la vengeance de l'un de mes prédécesseurs qui aurait pu nourrir l'espoir, en faisant tomber le

gouvernement, de reprendre le poste que des défections lui avaient fait perdre injustement.

Quant à moi, l'avenir m'offrit aussi ma vengeance. Mon honorable ami, le chef de la gauche, et qui était encore alors le chef de la gauche, venait de lancer un défi chevaleresque, défi accepté avec un égal sentiment de courage par le chef du cabinet. Le tournoi devait se tenir à Ste-Croix où il eut lieu. Le chef de mon parti me fit l'honneur de songer à moi. Je ne me demandai pas de quelle manière l'on avait songé à moi dans la conduite de l'enquête ; je ne vis dans cette invitation que la voix du parti me demandant un service. Je m'y rendis, et je ne cacherai pas que c'est moi qui eus à supporter, cette fois-là, la chaleur du jour. Et l'un des meilleurs souvenirs de ma vie, l'un de ces souvenirs qui réconfortent et font du bien, ce sera d'avoir pu rendre service à qui m'avait maltraité.

Je ne rappelle pas ces incidents pour rappeler une échéance et paraître insister sur un règlement de compte. Non, M. l'Orateur, je veux que mon gouvernement soit jugé sur sa politique et ses actes, mais je ne veux pas que dans le simple but de faire du mal on dénature cette politique et ces actes.

Je ne mendie pas du sentiment en notre faveur. Mais je veux rappeler tout simplement cette grande et essentielle vérité que la discipline du parti s'applique indistinctement à tous les membres du parti et dans toutes les phases de leur carrière. Quand on a su ce qu'elle valait, lorsqu'on avait le droit de l'imposer, on doit d'autant mieux en connaître le prix lorsqu'on est dans le cas de la pratiquer. Nous sommes dans une de ces positions où le parti pose ses exigences. Nous sortons des élections avec une majorité forte et bien prononcée ; nous avons une politique vigoureuse à faire prévaloir ; nous avons les finances à refaire ; nous avons une province à sauver et nous demandons à notre parti de la sauver. Nous, gouvernement, nous assumons cette grande responsabilité de promettre le salut à la province de Québec et je ne pense pas que ce soit le temps pour un autre élément ou pour une section du parti mal disposée de jeter dans la discussion un élément de discorde.

Je le dis sans crainte, M. l'Orateur, mes collègues et moi, nous avons gagné nos éperons ; nous avons travaillé, nous avons lutté ; assez travaillé et assez lutté pour arriver à la brillante

victoire du 2 décembre ; assez travaillé et assez lutté pour réunir dans cette enceinte une députation forte, intelligente, patriotique et qui nous honore de sa confiance. Et, retranché derrière ce rempart de l'approbation du peuple, je le dis énergiquement et hautement : S'il nous reste une rude tâche à accomplir, il reste aussi des devoirs aux autres, et c'est au nom du grand et beau parti conservateur que je réclame en ce moment de tous leur part de service et de devoir.

Manifeste aux électeurs du comté de Terrebonne, le 2 aout 1882.

Messieurs les électeurs,

Vous avez appris que j'ai laissé le gouvernement de Québec pour faire partie de celui d'Ottawa. Quoiqu'il m'en ait coûté de laisser le poste enviable de premier-ministre de ma province, j'ai cru cependant devoir céder à l'invitation qui m'était faite pour la troisième fois de devenir l'un des membres du Conseil-privé de Sa Majesté en Canada, pour des raisons personnelles et des raisons publiques qu'il est de mon devoir de vous communiquer. Les raisons qui me concernent personnellement sont connues de tous. Ma santé ne me laisse guère en état de faire face aux innombrables occupations et aux anxiétés continuelles qui semblent parfois devoir écraser le chef d'un gouvernement. D'un autre côté, désirant faire de la politique la carrière de toute ma vie, j'ai compris qu'il me restait encore infiniment à apprendre, et j'ai cru qu'en servant sous les vétérans d'Ottawa, je pourrais, tout en étant relevé d'une immense responsabilité, acquérir une efficacité et une expérience dont mon pays et mes électeurs pourraient bénéficier plus tard.

Depuis que j'ai obtenu de vous l'insigne faveur de vous représenter, je n'ai jamais perdu de vue qu'en osant recueillir, comme votre député, la succession des Lafontaine et des Morin, j'assumais une tâche bien lourde, et cette idée constante m'a encouragé et soutenu dans les travaux pénibles de la politique, et m'a forcé de redoubler d'efforts et d'attention pour réussir, en rendant quelques services à mon pays, à perpétuer le prestige qui s'attache au comté de Terrebonne. Mon ancien collègue dans la représentation du comté, l'honorable M. Masson, a pu, mieux que moi, soutenir ce prestige par une brillante carrière, qui n'est, je l'espère, que suspendue, et je me sens grandement honoré d'être appelé à lui succéder dans les conseils de la nation à Ottawa.

Pour moi cette évolution est l'accomplissement du programme

que je me suis imposé en votre présence en 1867. Il fallait commencer par le développement de nos ressources et c'est dans la législature de Québec que ce premier travail devait s'opérer. Colonisation, agriculture et chemins de fer, voilà les trois grands éléments que j'ai voulu donner pour base à la politique provinciale. Le comté de Terrebonne a retiré de la mise à exécution de ce programme la part qu'il méritait, et je suis heureux de pouvoir dire que j'ai mis la main à tous les progrès qui se sont opérés chez vous, et que je laisse derrière moi une législation qui en assure le futur développement. Connaissant les talents et le patriotisme de celui qui semble désigné pour me remplacer à Québec, je ne doute pas que le comté de Terrebonne recueille, dans toute leur plénitude, les bénéfices qui peuvent dériver de cette politique éclairée.

C'est du comté de Terrebonne qu'est parti ce grand mouvement de colonisation, qui, franchissant la barrière des Laurentides, va se frayer une route vers le nord et l'ouest, et va livrer aux populations futures de nouvelles régions pleines de promesses et d'avenir. Vous avez révélé au pays des ressources inattendues ; vous avez agrandi la province de vastes et riches territoires, et de ce comté rayonne, depuis des années déjà, ce mouvement des chemins de fer et de la colonisation qui attire tous les regards sur vous.

Il me semble que, maintenant, mon rôle à moi est de changer de théâtre et de sphère pour continuer l'œuvre commune en vous donnant les moyens de réaliser toutes ces belles espérances et d'utiliser les produits de tout genre que la forêt, le sol et l'industrie naissante accumuleront bientôt dans vos nombreuses gares de chemins de fer. Si c'est Québec qui stimule la production, c'est Ottawa qui règle le commerce ; c'est de là que doivent venir les tarifs favorables et les débouchés avantageux. Il ne suffit pas d'avoir des bras vaillants capables de dompter la nature, il ne suffit pas à une population d'avoir de l'intelligence et du courage ; il faut que tout s'enchaîne, que tout s'entr'aide, et que l'homme de la politique complète l'homme du travail en donnant l'essor au commerce et à l'industrie. La demande des produits agricoles s'accentue sur tous les marchés européens ; la jeune Amérique est appelée à nourrir les vieux continents qui s'épuisent.

Il faut que le Canada ait sa part d'exportations dans les centaines de millions de piastres qui tous les ans traversent l'Atlantique. Soyons vigilants et soyons unis, et vous verrez que la sagesse de nos chefs, à Ottawa, nous conduira à des résultats de fortune inespérés. Je veux aller à Ottawa pour seconder ces chefs et les encourager de toute la confiance que vous m'accorderez.

Voilà l'industrie qui s'installe chez vous et qui suit vos voies ferrées. Je vois les capitalistes des grandes cités rechercher le comté de Terrebonne pour la création de nouvelles manufactures. Vous assistez à l'inauguration d'une ère nouvelle. J'espère qu'il me sera permis de seconder plus activement ce mouvement et d'attirer plus sûrement les hommes d'affaire vers vos immenses pouvoirs d'eau et vos inestimables richesses forestières et minières.

Et c'est aussi à ce point de vue que s'est placé celui que vous venez d'élire, M. Nantel, lorsqu'il s'est effacé si généreusement pour donner l'avantage au comté de Terrebonne d'avoir un représentant dans le gouvernement d'Ottawa. Occuper un siège de représentant aux Communes, c'est la réalisation de nobles et légitimes aspirations.

Je n'ai pas besoin de vous donner ici de programme politique. En devenant ministre fédéral, j'accepte sans réserve la responsabilité de la position que s'est faite le gouvernement de sir John A. Macdonald, et je n'ai qu'un espoir et qu'une ambition : voir le pays profiter longtemps des bienfaits de la politique libérale et prévoyante et aider dans la mesure de mes forces à continuer et perfectionner l'œuvre commencée.

Cette politique a été discutée et jugée par le pays, par votre comté, dans les dernières élections générales ; je ne vous ferai pas l'injure de penser que votre jugement du 20 juin a été donné sans considération sérieuse de votre part.

Vous avez alors affirmé hautement votre appréciation des mesures et des hommes dans l'administration de la chose publique. Franchement vous l'avez dit, franchement je vous en félicite et vous en remercie.

Notre position comme nation sur le continent d'Amérique fait en ce moment l'admiration des vieilles sociétés de l'Europe, comme elle fait l'envie de nos voisins plus forts, plus riches,

aussi généreux mais bien moins dotés que nous sous le rapport des institutions politiques.

La constitution dont nous jouissons donne à tous une protection égale, elle résout sans violence comme sans arbitraire toutes les complications politiques qui peuvent naître ; elle assure la justice la plus impartiale et la plus respectée parce que notre magistrature est la plus indépendante, dans son inamovibilité ; elle nous donne la plus grande somme de liberté individuelle et politique.

Notre franchise commerciale est illimitée ; de fait nous ne gardons de notre état colonial que le prestige et le bénéfice du haut protectorat de l'Angleterre et la loyauté la plus cordiale à notre Souveraine. Et dans ce grand travail d'émancipation graduelle, nous sommes sûrs de nous trouver d'accord avec les sentiments généreux de la nation anglaise. Faire de ses colonies des nations est une mission assez belle pour satisfaire toute la fierté de la Grande-Bretagne.

Soyons satisfaits de notre sort, ayant le droit d'en être orgueilleux, sans vouloir hâter ou forcer un mouvement que la marche naturelle des choses et la destinée de notre nation amèneront plus sûrement et plus efficacement que les efforts des rêveurs qui oublient leur tâche pour s'occuper d'une œuvre qui n'appartient qu'à leurs successeurs.

Nous avons grandi, depuis un demi siècle, plus que bien d'autres peuples pendant dix générations.

Nous devons cette position, et la rapidité étonnante avec laquelle nous l'avons obtenue, d'abord à la vitalité des races que le pays renferme, ensuite à la sagacité des hommes d'état qui ont dirigé nos destinées politiques, et surtout, disons-le, à cet esprit de foi, à ce sentiment de dignité qui est le véritable esprit public des nations qui veulent vivre et grandir.

Conservons cette foi qui engendre le respect et la confiance dans les hommes qui se dévouent à la direction de la chose publique ; gardons nos traditions glorieuses, elles sont encore le meilleur guide comme le plus fécond élément d'émulation pour les jeunes générations qui arrivent.

Vous avez de ces traditions dans votre comté ; la province en abonde, le pays en est rempli.

Nous avons, à la tête de nos affaires politiques, un homme

éminent dont la personnalité ne déparerait pas les plus grands cabinets politiques de l'Europe. Vous lui avez donné votre confiance entière et durable ; vous lui avez gardé par là toute sa force, et il l'a employée pour quintupler la puissance du mouvement politique de notre pays. Vous avez aussi ceux qui ont, depuis des années, donné leur concours généreux et fécond aux œuvres politiques de ce chef expérimenté ; encouragez-les par vos sympathies à continuer leur travail fructueux.

Que les animosités, que les rivalités, que les préférences s'effacent pour ne laisser qu'un seul sentiment, celui d'une émulation fervente dans le service du pays.

Voilà ce que je proclame, voilà ce que je pratique depuis que je suis dans la carrière politique, et, Dieu merci, je n'ai pas l'intention de renoncer à mon programme.

Je l'ai suivi sans m'occuper des fausses représentations, des récriminations, des attaques de toutes sortes dont j'ai été l'objet, et je ne crois pas avoir, par là, perdu aucun des droits que je pouvais avoir à la confiance de mes compatriotes, ni manqué à aucun des devoirs que cette confiance m'imposait.

J'ai cru devoir exprimer mes sentiments dans une lettre aux électeurs du comté, parce que le pauvre état de ma santé m'interdit les fatigues du " husting."

J'ose espérer que vous me continuerez votre confiance, et si Dieu m'accorde le retour de mes forces, les occasions ne manqueront pas où je pourrai m'entretenir plus intimement avec vous, et où nous causerons à cœur ouvert de nos intérêts communs.

Pendant quinze ans que nous avons travaillé ensemble, j'ai tâché de vous rendre, en dévouement et en labeur politique, la confiance que vous m'avez donnée. Pendant ces quinze années il s'est, pour ainsi dire, formé entre vous et votre député une communauté d'idées et de sentiments, une solidarité dans l'œuvre déjà faite et pour l'œuvre à accomplir, que je ne voudrais pas voir se briser.

J'ai la prétention de croire que je n'ai pas démérité de vous. A vous de dire si, depuis que je vous représente, votre comté a reculé dans la voie du progrès, s'il a baissé en importance et en considération.

Le verdict que vous allez rendre me dira si je me suis trompé

en pensant que vos vœux s'accordent avec les miens, et que nous allons continuer à nous estimer, nous respecter et nous entr'aider dans le travail du bien pour votre comté et pour notre pays.

J'ai l'honneur d'être, Messieurs,

Votre serviteur toujours dévoué

J. A. Chapleau.

Discours prononcé a Montréal, le 25 juin 1883, au concert organisé en faveur du révérend m. Labelle, pour la colonisation.

Mesdames et Messieurs,

J'aurais pu, comme beaucoup d'autres dans les mêmes circonstances, prétexter la fatigue, la maladie ou les occupations pour me soustraire au devoir que m'impose aujourd'hui cette grande démonstration nationale. Mais de même que sur un autre théâtre, je n'ai jamais refusé le combat, je ne me suis jamais soustrait à la lutte, de même aussi je n'ai jamais refusé l'offrande de ma faible parole lorsqu'il s'agit de proclamer la grandeur de nos souvenirs historiques.

C'est aujourd'hui le grand jour de la patrie, le jour de l'oubli des luttes de partis, de l'apaisement des passions politiques, le grand jour de l'union de tous les cœurs ; c'est aujourd'hui que tout notre grand peuple canadien-français vient s'abreuver à la source des traditions, cette nouvelle fontaine de Jouvence qui lui redonne la jeunesse, la vitalité et le courage, qui fait circuler un sang plus vigoureux dans ses veines et éclore dans son cerveau fécond des idées plus nettes, plus grandes et plus productives. Depuis quelques mois, obligé par des raisons de santé de m'éloigner de ma patrie, j'ai eu occasion de visiter tout le continent et j'ai été en mesure de constater ce que nous a dit ce matin une voix plus autorisée que la mienne. " Rien n'est beau, rien n'est grand, rien n'est sublime comme notre glorieux pays." Déjà notre renommée s'étend de l'Atlantique au Pacifique, de l'océan Arctique au golfe du Mexique, et partout on retrouve les traces immortelles de ces fondateurs de cités et de ces vaillants pionniers partis des rives du Saint-Laurent.

Pas un pouce de terrain qui n'ait été foulé de leur pied civilisateur, pas une rivière que n'aient sillonnée leurs embarcations, pas une montagne qu'ils n'aient gravie, comme pour mieux contempler la grandeur de leurs destinées et le vaste champ de leur mission.

Apôtres de la civilisation, ils ont parcouru tous les horizons,

semant partout l'amour de la France et le culte du Dieu d'amour et de vérité.

Amour immense de l'humanité, insouciance de savoir si l'humanité se souviendra d'eux; exécution héroïque de cette pensée d'amour ; intrépidité contre les dangers ; sang-froid devant la mort ; vie sacrifiée sans autre regret que celui de ne pouvoir la renouveler pour la sacrifier encore ; oubli des injures ; pardon magnanime à leurs bourreaux ; triomphe de la vérité dans l'esprit ; justice dans l'âme ; dévouement dans le cœur ; résignation dans les tortures ; adoration partout et toujours ; tels furent les pionniers du Canada. Dieu ne donne pas de tels fondateurs à un pays dont les destinées lui sont indifférentes.

Quand il fallut arracher à la solitude, à la barbarie, ce domaine immense, Dieu envoya ses apôtres, ses martyrs : quand l'heure sonna de séparer cet enfant robuste et vigoureux, vierge encore des vices d'une civilisation dégénérée, quand l'heure sonna de séparer cet enfant d'une mère oublieuse que Dieu se préparait à châtier, il parut des soldats, des héros dans cette jeune nation, qui racheta le deuil de sa défaite par la gloire qu'elle imprima dans les plis de ses drapeaux vaincus ; quand sa liberté fut menacée, le peuple eut ses avocats, ses tribuns, ses législateurs, ses grands patriotes ; quand il eut repris sa place et sa part de responsabilité dans l'accomplissement régulier de ses destinées, il eut ses écrivains, ses poètes, ses hommes d'état.

Humbles soldats de Dieu sans reproche et sans crainte,
Qui portiez le flambeau de la vérité sainte
    Dans ces parages inconnus,
Des volontés du Ciel exécuteurs dociles,
Vous fûtes les jalons qui rendent plus faciles
Les durs sentiers où doit marcher l'humanité.
Gloire à vous tous ! du temps franchissant les abîmes,
Vos noms, environnés d'auréoles sublimes,
    Iront à l'immortalité !

Fils de tels hommes, nous sommes dignes de nos pères, et lorsqu'aux jours difficiles de notre histoire, un pouvoir imprudent voulut attenter aux libertés si chères à tout cœur français, on vit les descendants des héros d'autrefois, sans souci du

nombre et forts de leur cause, chercher à la pointe de l'épée, dans les plis du drapeau britannique, la garantie et la consécration de leurs droits.

Ces héroïsmes ont porté leurs fruits, et aujourd'hui une poitrine dans laquelle bat un cœur français mais loyal à la couronne d'Angleterre, peut porter en même temps les couleurs françaises et papales.

Le champ de bataille est donc changé, l'ennemi n'est plus le même et nous attaquons la forêt. La charrue éventre les vastes plaines, et répondant à la voix du grand apôtre de la colonisation, nos enfants, revenus de leur exil volontaire, s'avancent dans les grands horizons du nord, pour nous y tailler un nouveau royaume.

Travaillons donc tous au grand œuvre, secondons les efforts de cette volonté puissante, qui a déjà produit des merveilles, et souvenons-nous toujours que le travail du colon est un prêt fait à la terre, qui lui donne en récompense le bonheur et l'indépendance.

Et pour terminer, qu'il me soit permis de rappeler ici que sur cette libre terre d'Amérique, notre premier devoir est de ne jamais oublier dans quelles circonstances particulières nous sommes placés.

Liés par la force des circonstances à des nationalités différentes de la nôtre, nous avons contracté avec elles des liens de parenté qui sont maintenant à jamais indissolubles.—Français, Anglais, Irlandais et les autres, nous sommes tous fiers de nous abriter comme des frères sous les plis glorieux du drapeau d'Albion.

Car, au souvenir du dernier drame héroïque dont le dénouement a eu pour témoin la plaine d'Abraham, nous ne pouvons jamais oublier que les deux héros qui succombèrent sur ce champ de bataille à jamais mémorable furent ensevelis dans le même tombeau. La prostérité a marié leur mémoire dans un glorieux monument qui porte l'inscription que chacun connaît et qui est chère à tous les cœurs :

" Mortem virtus communem, historia famam, posteritas monumentum dedit."

Discours prononcé à l'assemblée de Saint-Laurent, comté de Jacques-Cartier, le 6 septembre 1883.

Messieurs,

La première chose qui m'a frappé et qui doit vous étonner aujourd'hui, c'est l'auréole qui entoure M. Descarries. J'ai dit l'auréole, j'aurais dû dire l'arc-en-ciel, car parmi les hommes de diverses nuances qui le composent, il y a des rouges, il y a des bleus, il y a des verts, il y a des jaunes, etc., etc ; des rouges comme M. Laflamme, des bleus comme M. Bellerose, des jaunes comme......... (c'est une couleur romaine qui allait à M. Trudel avant sa rupture avec le Vatican) ; il y a des *cailles* comme M. Beaubien, des *bigarrés* comme M. Mercier, et des verts-tendre comme M. Descarries. Quel groupe ! Et leurs chansons ! aussi différentes que leur plumage. Quelle famille heureuse !

Il y a parmi vous des hommes qui ont de la mémoire, messieurs. Vous rappelez-vous quelle lettre écrivait M. Laflamme à la dernière élection dans le comté ? Quelle attitude y prenait M. Mercier ? Quelle mine y faisait M. Descarries ? Pourquoi donc cette révolution étrange qui s'est opérée depuis lors ? M. Trudel cause-t-il religion avec l'ex-ministre de la justice, ou ce dernier lui demande-t-il des explications sur le *Syllabus conjugal ?* M. Mercier parle-t-il de coalition avec M. Bellerose ? Non, M. Bellerose lui raconte son dernier voyage électoral à Saint-Hyacinthe. Et M. Beaubien écoute tout cela, et... en fait son profit, en songeant à son fauteuil d'orateur qu'il a perdu en Chambre, mais qu'il a retrouvé chez l'ébéniste Lavigne. Voyez plutôt ce front rêveur :

> Oh ! qui me donnera d'y sonder sa pensée,
> Lorsque le souvenir de sa grandeur passée
> Revient comme un remords l'assaillir loin du bruit.

Pourquoi sont-ils ici, ces amis de la veille, ces ennemis du lendemain ?

M. Mousseau n'a pas changé ; c'est le même premier-ministre

avec le même gouvernement, avec le même programme. M. Descarries est le même aussi. Il n'a rien appris de nouveau ; il n'avait rien à oublier. Si les deux candidats n'ont pas changé, qui donc, quoi donc a fait changer ceux qui disaient oui hier et qui viennent dire non aujourd'hui ? Voici le mot de l'énigme : c'est vieux comme l'histoire de tous les politiciens désappointés.

C'est parce que M. Trudel n'est pas juge, bien qu'il l'ait demandé à M. Dansereau ; parce que M. Mercier n'est pas ministre, bien qu'il l'ait fait demander à M. Mousseau ; parce que M. Beaubien n'est pas orateur, bien qu'il l'ait demandé... à tous les échos d'alentour ; parce que M. Laflamme n'est pas député et qu'il veut faire *puffer* sa prochaine candidature ; parce que M. Bellerose ... non, lui n'a pas changé, il est ce qu'il a toujours été, ennuyeux et désagréable.

Croyez-vous que ces messieurs s'occupent du candidat qu'ils vous présentent ? *De ça*, comme disait M. Laflamme ? Pas le moins du monde. Pensez-vous qu'ils s'occupent des électeurs ? Pas beaucoup ! Mais enfin, qu'ils aient changé par intérêt ou non, pour tout de bon ou pour rire, pour quelque chose ou pour rien du tout, est-ce une raison pour vous, électeurs honnêtes et francs, de tourner comme des girouettes ? Parce que ces messieurs ont des haines à satisfaire, cela oblige-t-il à faire visage à deux faces ?

Il faut vraiment que ces gens-là aient une bien petite opinion de vous s'ils ont cru qu'ils pouvaient ainsi jouer au pantin avec le comté. Un libéral disait l'autre jour : " Si M. Mercier nous prend pour des joujoux, il ira " jouer ailleurs ; ça peut être bon à Saint-Hyacinthe. Ça ne fera pas ici."

Vous avez entendu tous ces messieurs avant aujourd'hui, ils ont rempli leurs journaux de leurs doléances. Avez-vous trouvé une seule raison solide pour vous démontrer que vous devez voter contre l'honorable M. Mousseau ? Pas une seule. Des injures contre moi, des injures contre M. Senécal : à part cela, rien. Et tout ce bruit, tout ce tapage pour vous engager à voter pour un homme qu'ils n'aiment pas, dont ils rougissent et qu'ils voudraient vous faire accepter comme l'homme de votre goût, l'homme de votre choix, l'homme que vous devez

élire pour porter fièrement la haute réputation que votre comté s'est acquise.

Eh ! messieurs, vous en ferez ce que bon vous semblera, mais franchement, avec tout le respect, toute l'estime que j'ai pour vous, je vous trouverais petits, si vous vous prêtiez à un sale jeu comme ça. Vous savez que j'aime la lutte, mais la lutte franche, sincère, carrée ; je respecte mes adversaires quand ils font de ces luttes-là, mais de la basse comédie comme celle-ci, fi ! c'est dégoûtant, passez-moi le mot.

Et pour vous faire accepter leur mannequin, que vous ont-ils dit ?

" Que j'étais riche, que j'avais des millions, (ah ! si j'avais des millions, je leur en prêterais un peu pour qu'ils s'achètent un autre candidat que celui-là), que je m'étais enrichi aux dépens de la province ! " Et qui a dit cela ? M. Laflamme, l'homme au Canal ; M. Mercier, l'homme au Tunnel ; M. Bellerose, l'homme qui a vendu sa papeterie de la Chambre, qui a vendu ses documents parlementaires ; M. Trudel, qui voulait troquer son siège de sénateur pour une place de juge ou de gouverneur du Nord-Ouest ; M. Beaubien, qui paya par des lots à bâtir le tracé qui amenait le chemin de fer sur sa ferme ; qui vendit à M. Senécal, pour le gouvernement, le terrain environnant la station du Mile-End trois fois le prix des terrains voisins du sien ; qui fit bâtir le chemin conduisant au site de l'exposition pour faire valoir ses propriétés ; qui se fit faire, aux dépens du gouvernement, une chaise d'orateur de $120, sous le prétexte que son fauteuil avait été escamoté par M. Turcotte ?

Au moins si ces petites gens mettaient, dans leurs attaques, un peu des formes que les bonnes traditions électorales nous ont laissées. Mais non :

" Vil intrigant, menteur, spéculateur, pillard, traficant de
" principes, *jobber* éhonté, esclave, manipulateur de consciences,
" chef de bande de brigands, vampire, escamoteur de lettres,
" franc-maçon, ami des sicaires, des assassins, ami des forçats,
" hypocrite, rapinard, voleur."

C'est là la collection des mots doux (et c'est trié sur le volet) que le journal de M. le sénateur Trudel a faite à mon intention dans les 50 ou 40 numéros que j'ai parcourus hier. Pour sûr,

ce n'est pas au Sénat qu'il a dû apprendre ce vocabulaire. Ce ne peut être non plus lors de son voyage à Paris ; on m'assure qu'il était plus " gentil " que cela aux Folies-Bergères. Aurait-il, par hasard, comme l'innocent Vert-Vert, fait la traversée en mauvaise compagnie ? Trouvez, si vous pouvez.

Pour moi, je n'en sais rien et n'en veux rien savoir. Je ne sais qu'une chose, et vous serez de mon avis, c'est qu'un *stock* pareil ne peut pas venir d'un magasin bien propre.

Le *Temps* (ce boulet que M. Mercier s'est attaché au pied,) le *Temps* est plus jeune et n'a pas encore de ces mots-là ; il est trop petit et n'a pas la bouche assez grande. Mais ça viendra ; voyez plutôt :

" Cette outre gonflée de vent, qu'on appelle le secrétaire " d'Etat, n'a pourtant jamais effrayé personne. En dehors d'un " physique agréable et d'une voix sympathique, il ne possède " rien qui puisse faire de lui un orateur même convenable. " Les convenances, la grammaire, le bon sens même, n'ont " jamais plus été maltraités par le dernier des marchands d'or- " viétan, que par ce charlatan politique, dont le seul mérite " consiste à *résonner* comme une grosse caisse, et à faire ensuite " circuler sa sébille dans les rangs de la foule, pour remplir " son propre gousset. La vente du chemin de fer en est la " preuve."

Voilà la politesse, la justice de mes adversaires ! Comme c'est agréable de faire la lutte avec de pareils hommes ! Comment ! J'ai été député plus de seize ans et j'ai cru siéger en Chambre avec beaucoup d'hommes de bon sens, j'ai été ministre huit ans ; j'ai été premier-ministre près de trois ans. Je me suis laissé dire que j'avais fait mon devoir dans les diverses positions élevées que j'ai occupées. Il faut donc que le monde soit composé d'imbéciles et que seul le grand rédacteur du *Temps* soit un homme d'esprit... Celui-là peut ne pas faire de fautes de langage ; c'est assez qu'il fasse des " erreurs de jugement." Que la terre de Notre-Dame des Anges lui soit légère !

Eh ! bien, messieurs, c'est drôle un peu, mais c'est triste tout de même. C'est triste, quand on pense que c'est avec un pareil langage qu'on entend instruire le peuple ! Quand on lit l'histoire des révolutions et qu'on s'indigne de voir la crapule rédiger des édits contre les honnêtes gens, on pourrait se de-

mander si ce n'est pas avec des feuillets perdus des journaux comme l'*Etendard* qu'on a appris à rédiger des feuilles comme *Le Père Duchêne.*

Et c'est là ce qu'ils appellent faire de la politique ! Mais qu'est-ce donc que la politique ? Jusqu'à présent j'ai cru que c'était la science des hommes et des choses appliquée à l'administration des affaires publiques ; je croyais que c'était l'art d'instruire le peuple et de le diriger vers ses destinées dans le monde. M'étais-je trompé ? Suis-je donc un naïf ? Il est vrai que j'étais bien jeune quand j'ai appris les éléments de la politique. J'ai aimé la politique avant d'avoir connu les sentiers tortueux de l'intérêt, de l'ambition et de l'intrigue. J'ai étudié la politique avant d'avoir compris la mesquinerie étroite, ou l'effronterie calculée qui s'y mêle trop souvent. Oui, la politique a eu mes premières affections et j'ai garde pour elle une fraîcheur de souvenir que le temps n'a pas encore desséchée. C'est peut-être une faute dans mon éducation politique ; c'est sans doute une faiblesse en vue du succès. Mais je vous confesse que je ne regrette pas cette faute, que je ne veux pas me guérir de cette faiblesse. J'ai, dès les premiers jours de ma carrière, aimé la franchise et l'amitié dans la politique ; je n'ai pas changé, je ne veux pas changer mon tempérament à cet endroit. Je sortais du collège ; j'avais, dans l'histoire de mon pays, appris que nos ancêtres par le sang sortaient d'une race dont on a dit avec raison : " *Gesta Dei per Francos,*" que Dieu s'était servi d'eux pour son œuvre, et que nos grands parents adoptifs étaient des hommes qui avaient porté sur toutes les mers la gloire de leur nom et jeté dans tous les continents la semence féconde de la liberté. Je crus alors que ce peuple du Canada, mélange de grandeur, de dévouement, de franchise et de fierté, valait la peine qu'on l'aime et qu'on l'instruise ; qu'on le fasse grand et robuste et qu'on se donne garde de le tromper, de le gâter et de l'avilir.

Voilà pourquoi depuis le premier jour où je parlai au peuple, jusqu'à ce moment où je vous adresse la parole, je n'ai jamais eu d'autre règle que celle-ci : Pour avoir le droit de dire au peuple quels sont ses devoirs, il faut d'abord le respecter ; pour le commander, il faut l'aimer ; pour avoir sa confiance, il faut être courageux et franc. Et je n'ai pas crainte d'en appeler à

tous ceux qui m'ont entendu depuis vingt ans. J'en appelle à vous, messieurs, qui m'écoutez. Le peuple, le vrai peuple, non pas le peuple qu'on paie et qu'on avine, le peuple m'a toujours écouté, même quand il ne m'a pas suivi. J'ai pu me tromper, j'ai dû me tromper parfois : qui ne se trompe jamais ? Mais j'ai la satisfaction de me dire que ça n'a pas été par calcul, et je sais qu'on m'a su gré de ma bonne foi. Voilà pourquoi je n'ai jamais eu de défaillance ; voilà pourquoi le dégoût ne s'est jamais emparé de moi pour me faire abandonner ma tâche, bien que peu d'hommes aient eu autant de luttes à soutenir, de haines à braver, de bave à essuyer de la part de leurs adversaires. Je me suis toujours dit que le pays que j'aime vaut bien la peine que j'endure tout cela à son service. Souvent je suis revenu de ces mêlées éclaboussé, blessé, meurtri, mais jamais brisé. Qu'importe ? ce n'est pas sur les uniformes sans tache, vierges de poussière, de sang et de déchirures, qu'on attache la croix des braves. Ce n'est pas comme soldat de parade que j'ai gagné mes épaulettes, et si j'ai gardé mes blessures, j'ai aussi gardé mon drapeau.

Et je ne suis pas mort. Il y a quelques mois pourtant on me faisait mourir ; on sonnait mes glas avec un air de joie mal déguisée ; on préparait mon oraison funèbre et on commençait à dire du bien de moi, me croyant fini. Je suis revenu. Depuis ce temps on s'acharne contre moi, on veut m'enterrer tout vivant : m'enterrer dans la boue, dans la fange, dans la haine, dans la calomnie. Je ne savais pas que mes ennemis avaient dans l'âme autant d'ordures, dans le cœur tant de fiel, au bout de leur plume tant de venin.

Mais on ne m'a pas enterré, et l'on ne m'enterrera pas encore. Je me porte mieux que jamais, et je suis venu ici, au milieu de ce peuple que j'aime, continuer ma tâche, qui est celle de vous faire du bien. Cette tâche, nous la ferons ensemble, et avec votre appui, nous la finirons victorieusement. A nous le travail, à tous la gloire et les bons résultats.

C'est à Saint-Laurent que j'ai voulu d'abord venir, dans ce comté Jacques-Cartier, dont le nom sonne si bien aux âmes courageuses. Il y a longtemps que nous ne nous sommes rencontrés ici sur le terrain de la politique. Il y a, je crois, dix-sept ans : ce fut un jour de triomphe. L'autre jour, nous nous sommes

rencontrés au champ des morts. Je suis venu mêler mes regrets aux vôtres sur la tombe de la compagne d'un de vos vieux amis, d'un de vos vieux serviteurs, de votre ancien député. Je me suis fait un devoir sacré de venir ce jour là. C'est aux jours de deuil qu'on compte les vrais amis. Aujourd'hui, c'est jour de labeur, et j'y viens encore. C'est aujourd'hui un grand anniversaire, 6 septembre, anniversaire de la naissance de sir George Cartier, ce grand patriote, mort au service de la patrie, mort regrettant d'être éloigné de ce peuple canadien qu'il avait tant aimé. Celui-là, on l'avait bien calomnié pendant qu'il vivait ; on a eu la justice tardive de dire après sa mort qu'il avait été un grand citoyen.

Cette date est d'un bon augure ; un jour comme celui-ci ne peut être qu'un jour de succès, l'avant-coureur d'un triomphe.

Oh ! mon noble ami, si vous étiez ici, vous diriez à cette foule, avide de connaître et de faire le bien, à ces gens réunis, qu'ils ne sont pas dignes de la confiance populaire ceux qui cherchent à avilir les représentants de la nation, à flétrir leurs compatriotes ; qu'ils ne sont pas dignes de vous, dont le premier chant comme le dernier furent ces mots si patriotiques : *Avant tout, soyons Canadiens.*

Messieurs, je vous ai dit quels étaient mes adversaires ; des envieux, des désappointés, des ambitieux qui ont pris de la haine pour du talent. Ce n'est plus la lutte loyale des partis, comme autrefois ; c'est une combinaison monstrueuse des éléments les plus opposés : Le *Temps* et l'*Etendard*, en un mot les CASTORS !

Qu'est-ce qu'un castor ? S'agit-il ici de cet animal intelligent et industrieux qui, avec la feuille d'érable, nous sert d'emblème national ? Non, nos adversaires politiques ne sont pas assez patriotes pour cela. Qu'est-ce donc qu'un castor ? L'ouvrier des villes appelle castors ceux qui prétendent savoir beaucoup et ne peuvent pas grand chose, les hâbleurs, les parasites du métier. A la campagne, on appelle aussi castors ces petites bêtes noires qui vivent par bandes à la surface des eaux mortes et croupissantes et répandent une odeur qui n'est rien moins qu'agréable, les punaises d'eau enfin.

Sont-ce là les types de la tribu de l'*Etendard* ? Les castors politiques sont un peu de tout cela et quelque chose de moins

bon encore. Leur parti comprend toutes les médiocrités ambitieuses qui ne peuvent arriver par les voies ordinaires, tous les désappointés, et un bon nombre d'hypocrites qui se prétendent religieux et conservateurs pour mieux ruiner le grand parti conservateur, pour mieux détruire chez le peuple le vrai sentiment religieux, dont la base fondamentale est le respect à l'autorité et l'amour du prochain.

Ils n'ont du reste qu'un trait de ressemblance avec le vrai castor. Ils font leur ouvrage avec de la boue, ils détruisent les chaussées des bons moulins pour construire leurs tanières et ne sont vraiment utiles que lorsqu'on vend leur peau.

L'opposition que nous font ces hommes ne serait pas importante, sans le caractère qu'ils ont donné à ce qu'ils appellent leur mission politique. Ils se sont affublés du manteau de la religion, et avec cette dépouille, ils en ont imposé à nombre de gens honnêtes qu'il est difficile de désabuser.

Une singulière maladie s'est produite depuis quelques années dans notre pays. Du moment qu'un jeune homme lit dix pages de Veuillot ou de Joseph de Maistre, qu'il écrit deux ou trois lettres à un curé et un article dans la presse, ne voilà-t-il pas qu'il croit avoir une mission ? Il se fait apôtre ; il lui faut de suite une croisade.

Or comme les barbares et les ennemis de la foi sont loin et que les projectiles du jeune Croisé ne sont pas de longue portée, ceux-ci tombent dans le voisinage ; et si un voisin charitable les lui rapporte en lui faisant remarquer qu'il a manqué le but, que les payens sont plus loin, vite il s'emporte, cherche querelle au voisin, l'accuse de pactiser avec l'ennemi et de trahir les grands intérêts religieux. Pas d'explications, pas de réponse, vous êtes marqué du sceau fatal.

C'est vraiment ainsi que s'est produit ce que l'on a appelé la presse politico-religieuse, presse sans autorisation, presse malveillante, qui a fait plus de tort que beaucoup d'ennemis naturels de la religion, parce qu'elle n'a fait que froisser, que diviser les consciences, en faisant de l'exclusivisme, et en se posant comme seul défenseur intelligent des doctrines et de la hiérarchie.

Il y a deux choses dans la province de Québec qu'un gouvernement n'osera jamais attaquer : c'est la nationalité canadienne-

française, c'est la religion catholique. Il y a trop de force dans ces deux puissances, il y a trop d'unité de sentiment à ce sujet dans la population pour qu'on aille s'y heurter. Voyez les gouvernements libéraux sortis des luttes politiques des trente dernières années. Malgré leurs dénonciations dans la presse et sur les hustings, lorsqu'ils n'étaient que l'opposition, malgré les idées de libre-pensée qu'affichent leurs plus puissants amis, vous les voyez se montrer dociles lorsque les questions religieuses viennent à se soulever. Ce n'est pas leur sympathie qui les fait agir, ce n'est pas leur bon vouloir, ce sont leurs intérêts ; c'est parce qu'ils savent que l'immense majorité de notre peuple est profondément et sincèrement catholique.

Et d'ailleurs, y eût-il des dangers, n'avons-nous pas des sentinelles vigilantes, des chefs expérimentés, pour nous signaler le danger, pour nous garder dans la défense ?

L'épiscopat a montré à toutes les époques de notre histoire un zèle digne de sa mission élevée, une prudence admirable, une vigilance constante, avec une modération et un tact qui lui ont valu l'immense respect dont tous les pouvoirs l'ont entouré et les succès étonnants qui ont couronné ses efforts, aux moments les plus difficiles. Avec la vaste puissance dont l'épiscopat dispose par son clergé, il n'y a pas à avoir de crainte pour les libertés de l'Eglise ; et c'est une témérité que de s'immiscer sans mission spéciale dans des discussions où le moindre faux pas peut compromettre une cause, où la moindre vivacité peut provoquer des divisions profondes comme celles dont notre province a été malheureusement la victime depuis quelques années.

Et malgré ces rudes enseignements de l'expérience, un certain nombre de nos jeunes gens semblent prendre plaisir à recommencer ces luttes funestes. Il est temps que la réaction se fasse dans l'opinion avant que le mal ne devienne plus général. Malheureusement le mal prend son intensité à la source même qui devrait le guérir. Ce que l'épiscopat déplore, une partie du clergé l'encourage et lui donne contenance.

On a dit que la majorité des actionnaires, ou si l'on veut, des patrons actifs de l' *Etendard*, se compose de membres du clergé. A cela, n'anous vons rien à redire ; mais nous croyons assez connaître les dispositions de notre clergé pour savoir qu'il

aurait repoussé du premier coup celui qui serait allé lui dire : " Je me propose de me servir de votre argent et de votre influence pour unir mes efforts à ceux de M. Mercier et des libéraux, dans le but de renverser le gouvernement conservateur de Québec et de diviser celui d'Ottawa." Evidemment quand M. Trudel s'est mis en tête de fonder un journal, il a fait vibrer la corde religieuse et ce n'est pas au nom de la politique qu'il a fait appel au clergé. Il a mis les grands principes de l'avant. Il a fait valoir l'importance pour les esprits profondément catholiques d'avoir un organe sûr. Et le numéro-prospectus de l'*Etendard* fait foi des représentations qu'il a dû faire. A ce point de vue, la lettre de M. Prendergast à M. Mackay a une grande importance : elle donne la note que l'on a fait résonner. Cette lettre est datée du 22 août 1882, c'est-à-dire en plein travail de création. On faisait dès lors la chasse à l'actionnaire, et M. J. A. Prendergast, qui demande de l'argent à M. Mackay pour la fondation d'un journal à Montréal, s'intitule dans l'*Etendard* : " Prendergast et Cie., éditeurs et propriétaires." Il n'y a donc pas d'équivoque ; c'est la direction actuelle de l'*Etendard* qui a fourni à son public les raisons et les motifs pour lesquels celui-ci devait donner de l'argent à MM. Trudel et Prendergast. Ces raisons, les voici :

" Depuis un certain nombre d'années, le clergé catholique en général, *les catholiques de la province de Québec, ressentent profondément le besoin d'un journal quotidien* qui ait pour principe celui de promouvoir *les intérêts catholiques.* Les *prétendus* journaux catholiques actuels sont invariablement consacrés en premier lieu à leurs partis politiques, et ensuite aux intérêts personnels. Il en résulte comme conséquence naturelle que lorsqu'il devient nécessaire d'instruire la population sur d'importantes questions religieuses ou politiques, les journaux quotidiens qui existent actuellement *refusent* souvent de le faire, parce que ça pourrait nuire à des intérêts de partis, ou intervenir contre des opinions personnelles.

" *Ainsi, en* 1878, *à l'époque des troubles orangistes, on voyait la presse protestante se coaliser contre nous, tandis que les prétendus journaux catholiques traitaient les questions à un point de vue politique et suivant des intérêts de partis.*

" Je ne cite là qu'une seule circonstance, mais il en existe

plusieurs autres où un journal catholique indépendant et quotidien aurait pu rendre d'éminents services.

" Poussé par *cette nécessité depuis si longtemps ressentie*, appuyé par de nombreux amis dans le clergé et agissant de plus conformément au désir clairement exprimé par Pie IX et Léon XIII, que la presse *fasse valoir et défende les droits de l'Eglise*, un groupe de catholiques distingués essaie maintenant de prélever une souscription pour fonder un journal *dévoué aux intérêts catholiques, et absolument indépendant des intérêts de parti ou de l'influence personnelle.* Le projet, pour pouvoir se réaliser, nécessiterait un capital de $100,000 et nos amis sont loin d'être riches."

Voilà le cas bien posé, et afin qu'il n'y ait pas de doute, l'*Etendard* du 13 août 1883 endosse cette lettre, en disant :

" Il n'y a qu'un mot pour apprécier la lettre :

" Mais c'est cela ! " " Mais c'est la pure et simple vérité ! " " Mais c'est exactement ce que nous eussions écrit nous-même ! " " Mais M. Prendergast a parfaitement résumé le sentiment " public ! ! "..
.... " Qui " oserait nier que cette lettre ne fait que traduire le sentiment " de la presque totalité des conservateurs indépendants, à " l'époque où elle fut écrite."..
....

Avant d'examiner les conséquences d'un tel appel, examinons les faits : Les catholiques de la province de Québec éprouvent-ils le besoin d'un journal quotidien ? L'épiscopat y a répondu par une lettre adressée au clergé du diocèse de Saint-Hyacinthe, dénonçant l'idée de fonder un journal religieux. Cet important document nous apprenait que l'Ordinaire était même loin de désirer l'existence du futur journal.

M. Prendergast est particulièrement malheureux dans l'exemple qu'il cite de l'affaire des orangistes. Un homme positif qui voudrait apprécier brièvement cette affirmation serait obligé de s'écrier : " En voilà un mensonge corsé ! " Qui ne sait que les deux grands organes conservateurs, la *Minerve* et le *Monde*, ont été infaillibles sur la question orangiste ? Ils se sont querellés avec leur compagnon d'armes habituel, la *Gazette de Montréal ;* ils ont approuvé et encouragé le maire

Beaudry, et ils se sont réellement mis en tête du mouvement qui a empêché la démonstration. La *Minerve* n'a pas examiné si elle frappait des amis ou des ennemis politiques : elle a frappé.

D'un autre côté, n'est-il pas regrettable de voir un homme politique, un sénateur comme M. Trudel faire ainsi froidement, délibérément, sans l'excuse de l'emportement d'une lutte, appel aux passions religieuses, aux divisions de race ?

Maintenant quelles sont les conséquences d'une propagande basée sur la lettre de M. Prendergast ? Quelle figure ferait M. McKay s'il avait versé cent mille dollars pour faire de l'*Etendard* un journal religieux ? Qu'est il advenu de ce besoin éprouvé par les catholiques d'avoir un organe ? On n'entend jamais l'*Etendard* adresser un mot de reproche à la *Patrie*, au *Witness*, ou à l'*Aurore*. Mais en revanche, on lit deux fois dans le même numéro qu'il existe une clique dans la province de Québec, que M. Mousseau doit disparaître et qu'il faut chasser MM. Senécal et Dansereau du parti conservateur. La religion de l'*Etendard* ne sort pas de là. Il est vrai que MM. Mousseau et Dansereau sont des catholiques non-seulement pratiquants, mais fervents ; il est vrai que M. Mousseau a écrit, il n'y a pas six mois, une magnifique profession de foi adressée aux évêques ; il est vrai que M. Senécal, qui se reconnait volontiers fils soumis de l'Eglise, participe de grand cœur et à large mesure à toutes les bonnes œuvres auxquelles on l'invite.

Il est vrai que tous ces messieurs sont irréprochables au point de vue des doctrines et des intentions. Qu'importe ! L'*Etendard* trouvera moyen de dire sans doute qu'il fait l'œuvre de l'Eglise en combattant des catholiques de cette trempe, au bénéfice des incrédules et des fanatiques qu'il laisse tranquilles.

Il est temps que l'opinion publique s'agite et fasse tomber ces masques. Il n'y a pas de pire exploitation que l'exploitation religieuse. Personne n'a le droit de faire servir à ses fins personnelles ce grand, ce puissant sentiment qui nous domine tous dans ce beau pays du Canada.

Dans un pays où il y a tant d'esprits honnêtes, de catholiques sincères, de disciples du vrai et du droit, il est facile de se faire des partisans au nom de la religion. Mais malheur à qui se

fera de la religion un escabeau pour monter à des régions qui lui sont étrangères !

Greffé sur une tige religieuse, l'*Etendard* a reçu d'une partie du clergé un encouragement dont on voit qu'il s'est montré très peu digne. La pensée de ses protecteurs et parrains était que ce journal donnerait le ton à la presse canadienne par la dignité du langage, la hauteur des vues, l'impartialité de ses jugements ! Quel doit être le triste désappointement de ceux qui, de bonne foi, ont cru aux protestations qui leur étaient faites ! Je sais que partout on déplore la direction que ce journal a prise. Mais le mal est fait et ceux qui le condamnent aujourd'hui savent bien que la responsabilité qu'ils ont assumée est d'une gravité énorme. La faute d'une partie du clergé, car il y a eu une faute de commise, ce n'est pas de s'être intéressé à la chose politique, c'est son droit ; ce n'est pas d'avoir donné son opinion sur les questions politiques qui peuvent toucher à la morale, à la religion, c'est son devoir. Votre faute, Messieurs, c'est d'avoir laissé les politiciens entrer chez vous, dans cette forteresse de la société où la foi, la charité, la vertu devraient seules être admises. La faute, c'est d'avoir permis à quelques hommes, les uns plus convaincus qu'ambitieux, les autres plus ambitieux que sincères, de vous prendre pour leurs associés, pour leurs cautions, de vous faire leurs défenseurs tandis qu'ils ne devraient être que les vôtres, de se réfugier dans votre arche sainte, pour cacher leur faiblesse, pour éviter les désastres qui les menaçaient. Enfin la faute, c'est de vous être offerts vous-mêmes pour recevoir les coups que leur témérité leur avait attirés. Prenez garde, ceux qui vous font commettre cette faute y ont leur intérêt personnel, et à cet intérêt ils ne craindraient pas de sacrifier la religion et l'Eglise. Ils sont insinuants, ils sont habiles, ils vous flattent, ils vous disent que vous seuls connaissez les vrais besoins du peuple. Oui, et c'est parce que vous les connaissez si bien que vous devez éviter de vous laisser entraîner à faire la besogne de ceux qui, eux, ne se soucient guère des besoins du peuple. Vous, vous représentez le dévouement, l'abnégation, le sacrifice, la charité enfin ; ceux qui veulent se servir de vous sont loin de représenter ces vertus aux yeux du peuple. N'allez donc pas couvrir impuné-

ment leur cause de votre nom, de votre mission et de votre caractère.

Voilà ce que je pense, voilà ce que je voulais dire. Je sais qu'on a essayé de me perdre dans l'esprit du clergé ; je sais qu'on a réussi à m'y créer des ennemis. Avec de la calomnie on peut toujours avoir quelque succès. Je sais que de presbytère en presbytère, d'évêché en évêché, on a, par exemple, colporté la méchante plaisanterie de dire que dans mes voyages en France, je m'étais affilié à la franc-maçonnerie. On a dit qu'on avait vu mon nom dans les registres du Grand-Orient ; on a même cité le nom de celui qui avait donné ces renseignements, on a choisi un nom qui devait porter la conviction partout, celui de M. Claudio Jannet, un des plus illustres écrivains de France ; on tenait la chose de lui. Oui, messieurs du clergé qui me lirez, vous savez qu'on a dit ces choses ; mais vous ne savez peut-être pas que ce sont ces politiciens soit-disant religieux qui ont inventé cette calomnie que des prêtres, que des évêques ont répétée. Je n'ai jamais voulu répondre publiquement à ces mensonges perfides que l'on chuchotait avec un air de pitié sympathique pour moi. Je n'ai pas répondu pour la raison que je n'ai pas besoin de me donner un certificat pour prouver que je suis Canadien-français et catholique. Du reste, la calomnie lâche qui se cache ne doit pas avoir l'honneur d'une réponse publique. J'ai fait mieux : à mon passage en France, j'ai écrit à M. Claudio Jannet que j'avais connu au Canada et que je savais trop noble pour avoir inventé une pareille infamie. Voici ma lettre et en voici la réponse :

Paris, 10 octobre 1882.

MONSIEUR CLAUDIO JANNET,
Paris.

MON CHER MONSIEUR,

Les relations malheureusement trop courtes que nous avons eues ensemble au Canada, ont cependant été d'un caractère tel qu'elles me justifieront auprès de vous, j'en suis sûr, dans la demande que je vais vous faire. Depuis déjà assez longtemps au Canada, on se sert de votre nom pour étayer une odieuse

calomnie sur mon compte. En un mot, on a secrètement fait circuler dans tous les rangs du clergé, que j'étais un membre ou un affilié à une société franc-maçonnique ou secrète quelconque en France. Et on appuie de votre nom ces dires mensongers, en ajoutant que c'est Monsieur Claunio Jannet, de Paris, qui a fourni la preuve de cette imputation, après avoir constaté et s'être assuré lui-même que " l'honorable Premier-Ministre de la province de Québec était un membre inscrit du Grand Orient."..

....

Dans ces circonstances vous ne trouverez pas déplacé, j'ose le croire, la demande que je vous fais de me dire si les personnes qui s'autorisaient de votre nom, dans les conditions que je vous ai indiquées plus haut, disaient vrai, ou si ce n'était qu'invention de leur part..

....

Pardonnez-moi, mon cher Monsieur, cette démarche qui ne m'est dictée que par le désir de conserver votre estime, et de ne pas perdre celle de mes compatriotes catholiques du Canada.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de ma haute considération et me croire,

Votre obst serviteur,

J. A. CHAPLEAU.

Pont de l'Arc
Aix en Provence,
12 octobre 1882.

CHER MONSIEUR,

Je regrette beaucoup que mon séjour à la campagne m'ait privé de l'honneur de recevoir votre visite à Paris.

Je suis extrêmement surpris que mon nom ait été mêlé aux allégations dont vous me parlez. Je n'ai jamais dit ni écrit à qui que ce soit que vous appartinssiez soit à la franc-maçonnerie, soit à une société secrète quelconque.

Non-seulement je vous autorise, mais je vous prie, au besoin,

de donner à ce démenti toute la publicité que vous jugerez convenable.

Veuillez agréer, cher Monsieur, l'expression de ma considération la plus distinguée et me croire toujours,

Votre bien dévoué serviteur,

CLAUDIO JANNET.

A l'hon. M. Chapleau,
Hôtel de la Minerve
à Rome.

Et lors de ma visite à Rome, j'ai transmis un mémoire à la Propagande contenant ma plainte contre mes détracteurs et finissant par ces mots :

" Avant de terminer, je dois faire à Votre Eminence la décla-
" ration suivante : Sur l'honneur d'un gentilhomme, sur la foi
" d'un chrétien, catholique dévoué, j'affirme que je ne suis pas
" et n'ai jamais été franc-maçon, ni membre d'aucune société
" secrète ; je n'ai jamais eu le désir, ni la pensée de l'être, et
" j'ai plusieurs fois dans ma jeunesse refusé de faire partie de
" ces sociétés.

" Il ne me reste plus qu'à protester de mon entier dévoûment
" à notre sainte mère l'Eglise, et de ma profonde considération
" pour Votre Eminence, et c'est avec bonheur que je me sous-
" cris,

de Votre Eminence, le très humble et très dévoué serviteur,

(Signé,) J. A. CHAPLEAU.

" Méfiez-vous des gens qui veulent vous protéger malgré vous, a dit un diplomate ; ceux-là vous attireront bientôt une mauvaise affaire." C'est un conseil sage qui ne manque pas d'à-propos dans les circonstances actuelles.

La chose la plus grave que l'on invoque contre moi, auprès du clergé, c'est d'avoir refusé, quand j'étais premier-ministre, de présenter une mesure au sujet de ce qu'on est convenu d'appeler l' *influence indue*, c'est-à-dire une mesure interdisant aux tribunaux civils de s'enquérir de l'intervention du clergé dans les élections.

C'est vrai, j'ai refusé de le faire et je n'ai pas changé d'opinion à ce sujet. J'ai donné au long et en détail à l'autorité religieuse les raisons de mon refus, et loin d'avoir été désapprouvé, j'ai reçu du Saint-Siège un témoignage que je conserverai toute ma vie comme un trésor inestimable. J'ai refusé parce que dans une population mixte comme la nôtre, une semblable législation eût été un germe de discorde que les hommes d'Etat doivent s'efforcer d'éviter. On a prétendu que les protestants de la province de Québec auraient accepté cette législation. Je sais le contraire, mais ne l'aurais-je pas su, que je n'aurais pas voulu courir le risque de soulever une controverse aussi dangereuse. J'ai toujours pensé que le prêtre doit s'abstenir d'intervenir, comme prêtre, dans les luttes purement politiques. Il a tout le droit possible d'exprimer ses sympathies personnelles et même de donner son avis. S'il veut aller au delà, qu'il prenne comme les autres citoyens, le risque de ses paroles. Je crois être, là-dessus, dans la voie droite et quelle que soit la lutte dont on me menace, je ne changerai pas ma manière de voir.

Maintenant, j'arrive à la question de la vente du chemin de fer du gouvernement. Depuis le jour où j'ai quitté Québec pour accepter un portefeuille dans le gouvernement du Canada, on a soulevé de nouveau cette question pour s'en faire une arme contre le ministère local actuel. On a vu des gens qui avaient toujours approuvé cette vente se joindre tout à coup aux adversaires du gouvernement, et devenir les plus ardents accusateurs de ceux dont ils avaient approuvé et soutenu les actes. On a vu d'anciens amis des chefs politiques de cette province devenir les insulteurs de ceux dont ils avaient toujours auparavant partagé les vues.

Je dirai à nos adversaires :

Vous dites que la vente a été faite à un prix trop minime, et vous prétendez le prouver en démontrant que la revente s'est faite pour un prix plus élevé.

Permettez d'abord que je vous dise que cette question a été longuement discutée, et qu'elle a été décidée par la législature. On ne devrait pas y revenir, car c'est chose jugée et discus-

sion oiseuse. Mais, puisque vous le voulez, je veux bien en parler encore. Deux mots, du reste, suffiront.

Le prix de vente avait été annoncé franchement, publiquement par le gouvernement lui-même, lors des élections générales de décembre 1881. J'avais fait de cette question le premier article de mon programme électoral. Je n'ai pas cru devoir demander des soumissions publiques ; j'avais consulté à cet effet l'autorité la plus compétente que je pouvais trouver dans la province, M. Shanly. Et voici son opinion :

Montréal, 27 décembre 1881.

Hon. J. A. Chapleau,
Premier etc.,
Québec.

Cher Monsieur,

En réponse à la demande que vous m'avez dernièrement faite, je crois sincèrement qu'en cherchant à louer, ou à vendre le chemin du gouvernement, il serait de beaucoup mieux et plus sûr d'entretenir les négociations privément, de manière à pouvoir vous entendre avec les personnes qui voudraient louer ou acheter, plutôt que de mettre le chemin de fer en vente par soumissions publiques. Ce dernier moyen fut essayé en 1878, et ne donna que des résultats très peu satisfaisants.

Plusieurs offres furent faites, mais avec de telles différences entre elles quant à l'estimation de la propriété, qu'il était évident que plusieurs de ceux qui voulaient louer le chemin ne connaissaient qu'imparfaitement ce à quoi ils avaient affaire. Une certaine apparence d'exactitude fut donnée à quelques soumissions sans valeur par l'offre d'un loyer assez élevé, avec des garanties d'exécution du contrat, mais après examen, on s'aperçut qu'il n'y avait aucune garantie réelle. De semblables conséquences résulteraient sûrement d'une demande de soumissions publiques aujourd'hui et en aucun temps.

Vous recevrez des offres qui, quoique apparemment avantageuses, devront être rejetées. Des compagnies ou des syndicats capables d'administrer et de faire marcher les 400 milles de chemin de fer du gouvernement ne se forment pas aussi promptement, et les personnes qui les composeraient ne se sou-

cieraient pas d'entrer en compétition avec les premiers venus.

Un des résultats d'une demande de soumissions publiques serait probablement de faire s'abstenir les personnes les plus capables de transiger avec le gouvernement, de laisser celui-ci aux prises seulement avec ceux qui auraient soumissionné.

De plus, après avoir demandé des soumissions publiques, le gouvernement ne pourrait guère mettre de côté celles qui auraient été faites pour entrer ensuite en négociations privées.

On s'attendrait naturellement à ce que le contrat fût passé avec quelqu'une des compagnies qui auraient soumissionné.

Le choix des personnes à qui confier le soin et l'exploitation d'une propriété d'aussi grande valeur que le Q. M. O. et O. pour une période de dix, quinze, vingt ou vingt-cinq ans, demande la plus sérieuse considération, et je suis d'avis que le plus sûr moyen d'obtenir la pleine valeur de la propriété, par la vente ou le louage, est pour le gouvernement de fixer un prix minimum qui servira de base aux négociations avec des personnes dont l'habileté ne laissera aucun doute sur la bonne exécution du contrat.

A vous sincèrement,

W. SHANLY.

Du moment que j'ai commencé à recevoir des soumissions d'achat régulières,—j'en avais déjà eu plusieurs auparavant,—j'ai demandé à M. Shanly de mettre par écrit, pour servir de document officiel, l'avis qu'il m'avait donné, et ce document a été produit devant les Chambres.

Maintenant on a dit et répété bien souvent que M. Senécal était celui qui avait déterminé le gouvernement à faire cette vente, et que j'avais d'avance décidé de la lui faire à lui seul. Il est pénible, messieurs, pour un homme qui croit sincèrement et consciencieusement avoir fait son devoir, d'être obligé de répondre à de si basses insinuations, connaissant comme je le connais, que loin d'avoir été favorisé dans toute cette affaire, M. Senécal a été le plus maltraité de tous dans ses négociations, —M. Senécal à l'initiative duquel, je n'hésite pas à le dire, la province doit d'avoir trouvé un marché avantageux pour la vente de son chemin.

J'entends mes adversaires dire que ce chemin n'était pas si bon, puisque moins d'un an après, M. Senécal, ou le syndicat qu'il représentait, trouvait un acheteur et réalisait de gros bénéfices sur son achat. Attendez, messieurs, je vous dirai un mot de cela tantôt. Mais jusque là, qu'il me soit permis de vous dire,—et je demande pardon au gérant du Grand Tronc de l'indiscrétion que je vais commettre,—que le Grand Tronc lui-même avait, non-officiellement et confidentiellement, fait une offre pour notre chemin de fer, et que cette offre ne représentait pas, pour tout le chemin, plus de six millions et demi de dollars. Il y a des gens dans cette assemblée qui connaissent ce fait aussi bien que moi.

Laissez-moi vous dire que la compagnie du Pacifique canadien n'aurait pas donné plus de sept millions pour tout le chemin.

Laissez-moi surtout vous dire que si M. Senécal n'eût pas fait une offre raisonnée dans tous ses détails, nous n'aurions pu trouver une seule offre dépassant six millions et demi.

Laissez-moi vous dire que la compagnie du Pacifique a toujours dit et pensé, et qu'elle dit et pense encore—demandez-le lui si vous le voulez,—que le gouvernement a obtenu pour la partie ouest du chemin sa pleine valeur, sinon plus. Et cependant tout le monde s'accordait à dire alors que le chemin de Montréal à Ottawa était la seule partie de la ligne qui valût quelque chose et qui paierait des bénéfices ; que l'autre partie du chemin, n'étant pas en rapport avec les ports des Etats-Unis pendant l'hiver, paierait à peine de quoi graisser les roues des engins et des chars.

Laissez-moi vous dire que pas un homme d'affaires, que pas un homme de chemin de fer de quelqu'importance, pas un capitaliste n'a dit et n'oserait dire encore aujourd'hui, sous sa responsabilité d'homme d'affaires, que la province n'a pas eu la large valeur de sa propriété dans le marché que j'ai réussi à conclure. Laissez-moi vous dire que les capitalistes qui s'étaient joints à M. Senécal dans le syndicat qui a acheté la section est, n'avaient eux-mêmes aucune confiance dans le succès pécuniaire de leur entreprise, et qu'ils y mettaient leurs capitaux, beaucoup par esprit public, et un peu parce qu'ils croyaient à la bonne étoile de l'homme avec lequel ils s'asso-

ciaient. Voulezv-ous que je vous cite des noms ? Je n'ai pas crainte de le faire. Je vous dirai les noms de MM. James Gibb Ross, Thos McGreevy, Alphonse Desjardins. Ces hommes sont encore vivants et peuvent donner leur opinion. L'expression de leur pensée se résume dans une lettre que je vais vous lire,—lettre d'un homme dont on ne mettra pas en doute la grande expérience en affaires et qu'on ne soupçonnera pas de partialité vis-à-vis de M. Senécal.—Voici ce que m'écrivait M. M. H. Gault, à la date du 3 avril 1882 :

Montréal, 3 avril 1882.

A l'honorable J. A. Chapleau,
Québec,

MON CHER MONSIEUR,

....

Maintenant que le chemin est divisé en deux parties, et que celle qui promettait le plus est vendue au C. P. R., il m'est indifférent d'être ou de n'être plus membre du Syndicat. D'autres personnes qui s'étaient jointes à moi pour l'achat de tout le chemin ont retiré leurs noms, pensant qu'il n'y a pas d'argent à faire dans l'achat de la section est.

....

M. H. GAULT.

Je regrette, Messieurs, d'avoir à entrer dans ces détails, que le respect dû à nos hommes publics devrait empêcher. Mais j'ai promis de ne rien laisser sans réponse, et j'accomplis ma tâche, quelque pénible qu'elle soit.

Mais on objectera : " Comment le Grand Tronc a-t-il pu faire l'achat de la partie est aux conditions que l'on dit ? " Messieurs, s'il est dans cette foule un homme assez habile pour m'expliquer les opérations des compagnies de chemins de fer, et les principes qui les régissent dans leurs rivalités, dans leurs guerres, dans leurs transactions entre elles, je lui dirai que son secret vaut des millions, s'il veut en faire emploi.

On a vu des chemins de fer se vendre deux centins dans la piastre une année, et dans moins de deux ans valoir vingt fois cette somme.

Qui ne reconnaîtra que la section ouest eût perdu la moitié de sa valeur si elle fut restée entre les mains du gouvernement, après la construction de la ligne rivale du Canada Atlantic ?

Quelle est cette vente au Grand Tronc dont on parle tant ? Quelles en sont les conditions ? Quelle est la marge de chance et de hasard qu'elle contient ? Cette vente, si je suis bien informé, n'est basée que sur une garantie des débentures de la compagnie qui a vendu. Et cette garantie, variable comme tous les fonds de chemin de fer,—et les temps actuels nous donnent la preuve de ces variations,—le gouvernement, lui, pouvait-il en assumer le risque dans la transaction qu'il faisait ? Non. Vous, mes adversaires, si vous n'étiez pas de mauvaise foi, vous le reconnaîtriez avec moi.

Tant mieux, mille fois tant mieux, si un compatriote, hardi dans ses entreprises autant qu'intelligent dans ses calculs, réussit à se faire une fortune considérable. J'en suis fier, et vous devez tous en être heureux. Ce serait un adversaire acharné que je m'en réjouirais.

Dans les temps de mauvaise fortune, cet homme n'a reculé devant aucun sacrifice personnel pour le triomphe de la bonne cause. Ceux-là qui le déchirent aujourd'hui n'auraient pas même la tentation du pouvoir, si M. Senécal n'eût été là pour nous aider à réussir.

Tant mieux donc s'il réussit à son tour. Il n'y aura pas un homme de cœur qui au fond n'en soit content.

Je ne crois pas qu'il y ait un seul homme sérieux qui s'avise de soulever la question de savoir s'il était sage de vendre le chemin de fer, et de se débarrasser d'un fardeau aussi lourd pour nos finances. On sait que les chefs du parti conservateur à Ottawa, consultés sur cet acte important, y donnèrent leur adhésion.

On ne peut que rire de la prétention ridicule de l'avocat, fendeur de cheveux, qui, pour condamner la vente, citait des articles du Code pour prouver qu'un administrateur ne peut pas acheter la chose qu'il administre. C'était le Parlement qui donnait sa sanction solennelle à la vente d'un chemin faite

à un syndicat dont cet administrateur après tout n'était qu'un des actionnaires.

On n'a plus raison d'en discuter le prix, c'est chose jugée, après longue discussion. C'était l'opinion de M. Joly, c'était l'avis de M. Mercier lui-même, que la somme de $8,000,000 représentait toute la valeur du chemin. Il est une chose pourtant que je dois vous dire : c'est qu'à la veille même du jour où M. Senécal devait soumettre son contrat au gouvernement, je fis un dernier effort auprès de Sir John pour que le Pacifique acquît le chemin. Je manquais aux règles ordinaires de la discrétion en le faisant, mais je dictai moi-même les conditions auxquelles M. Senécal et son syndicat nous offraient d'acquérir le chemin et, sur ma demande, sir John transmit au président du Pacifique chacune de ces clauses et conditions d'achat.

Je commettais une injustice envers ceux qui, seuls de tous les soumissionnaires, avaient fait une étude raisonnée de l'offre qu'ils faisaient. Le syndicat Allan-Rivard n'a jamais fait le plus petit calcul. Qu'on lise la correspondance officielle. On verra que M. Rivard ne faisait qu'écrire les propositions que nous lui faisions, l'honorable M. Loranger et moi, car tous deux nous voulions, et c'est là seulement l'origine de ce syndicat, nous voulions une fusion de ces deux groupes. Ce ne fut que quand nous vîmes le jeu louche que sir Hugh Allan et M. Beaubien jouaient dans cette affaire, que nous les laissâmes à eux-mêmes, et depuis lors, il n'en fut plus question, si ce n'est dans les cabales sourdes et perfides de M. Beaubien en Chambre.

Aussi, M. Mercier, sentant que la question n'est pas tenable sur ces points, est-il obligé aujourd'hui d'avoir recours à des faux-fuyants ridicules et de dire que le gouvernement n'a obtenu le consentement de la Chambre pour la vente du chemin que sous de faux prétextes.

Des faux prétextes ! Mais M. Mercier peut-il bien parler de cela, lui qui préparait son entrée au pouvoir en donnant son approbation tacite à toute cette transaction ? En effet, M. Mercier, pensez-vous que les gens sensés vont vous croire quand vous faites ce conte absurde, que vous n'avez pas pu prendre part aux débats sur cette grande question, que vous aviez prévenu vos électeurs de Saint-Hyacinthe de votre déter-

mination de n'assister à la Chambre que juste le temps que vous laisseraient vos affaires !

Messieurs, savez-vous ce que pense M. Mercier des gens qui s'absentent de la Chambre pendant une session ?

M. Mercier ne niera pas qu'en 1878, dans une assemblée tenue à Saint-Liboire, comté de Bagot, il dénonça M. Mousseau —qui s'était absenté de la session fédérale pour prendre part aux élections provinciales—disant " qu'il avait méconnu les " devoirs de sa charge au point de s'abstenir, à la fin de la " session, de voter sur une cinquantaine de questions," insistant sur le fait que " lorsque quelqu'un accepte le mandat d'un " comté, il est tenu *d'après les dictées de l'honneur et de la con-" science*, de représenter son comté durant *toute la session*, et de " voter sur *toutes les questions* qui sont soumises à la législa-" ture ! "

Et puis, comment voulez-vous que l'on vous croie, vous, chef de parti, quand vous vous excusez ainsi de n'avoir pas voté sur une question vitale pour la province ! Allons-donc ! vous ne mériteriez pas d'être chef, d'être député même, si votre excuse était sincère. Non, soyez donc franc, vous étiez pour la vente de la partie est comme de la partie ouest. Vous l'avez dit tout haut pour la partie ouest, et tout bas pour l'autre. Vous l'avez approuvée en totalité, cette vente, quand vous annonciez au monde que vous quittiez la politique. Vous avez été présent à Québec durant la discussion ; vous avez voté contre l'amendement du député de Kamouraska qui blâmait le gouvernement de la manière dont on avait conduit les négociations de la vente ; vous avez dit à qui voulait vous entendre ce que vous pensiez de M. Beaubien dans cette affaire. Vous auriez voté, vous auriez même parlé contre votre chef M. Joly (il ne l'était guère dans le temps) comme vous l'aviez fait auparavant sur la question du *South Shore and Tunnel* et la question de traitement des ministres, si on vous l'avait demandé. Vous n'avez jamais trouvé un mot à dire contre cette vente, jusqu'au jour où vous avez vu disparaître vos illusions d'entrer dans le cabinet de Québec. Vous auriez même approuvé et défendu tout cela si M. Mousseau vous eût admis dans son ministère.

Maintenant que vous embrassez ceux sur lesquels vous auriez

craché, il y a dix-huit mois, vous leur prêtez votre faconde pour dénoncer un acte politique que vous trouviez bon alors.

Voyant qu'il ne convaincait personne avec ce raisonnement, M. Mercier essaie du nouveau. Il cherche à prouver " que le " gouvernement Mousseau a exécuté le contrat avec une ineptie coupable et en faisant la fortune de quelques amis, " au détriment du pays."

C'est là réellement le seul point, dans toute cette question de la vente du chemin de fer, que l'on pourrait soulever contre le ministère actuel, si les faits que M. Mercier et ses nouveaux amis allèguent étaient vrais ; malheureusement pour lui, ils ne le sont pas. Nous allons voir :

" M. Chapleau, dit M. Mercier, avait transporté à MM. Senécal et Cie, la balance du million de Québec ($600,000) et les droits que le gouvernement de Québec pouvait faire valoir sur les quais du Palais, plus les $400,000 de débentures que la municipalité avait déjà données tant au gouvernement que pour payer M. McGreevy, et moyennant cette considération, le syndicat se chargeait des travaux à faire à Québec, et notamment du déplacement de la voie sur la rue du Prince-Edouard, du creusement du bassin dit Princesse Louise, et en sus des quatre millions du prix de vente, il promettait payer une somme additionnelle de $500,000 lors de la livraison du chemin."

" Or, par un acte passé entre le ministère Mousseau et le syndicat, le 21 août 1882, deux mois après la livraison du chemin, celui-ci est déchargé de faire ces travaux et du paiement de ces $500,000 ; de sorte que M. Mousseau, profitant d'une discrétion malheureuse laissée au gouvernement, fait perdre à la province une somme considérable et la charge de travaux coûteux que le contrat mettait sur les épaules des membres du syndicat."

" Il est donc évident que M. Mousseau n'avait qu'à laisser la loi suivre son cours, et nous étions débarrassés de travaux immenses, et nous recevions $500,000 en sus du prix de vente."

Autant de faussetés que de lignes dans l'énoncé de ce prétendu grief.

Dégageons d'abord l'accusation la plus odieuse : celle d'avoir ainsi changé le contrat dans le but d'enrichir ses amis.

D'abord M. Mousseau n'a pas changé le contrat, il n'a fait que l'exécuter ; il n'avait pas de discrétion à exercer dans l'affaire, la discrétion était laissée à la corporation de Québec qui pouvait, dans les trois mois, prendre des arrangements avec le gouvernement pour le règlement de leurs difficultés au sujet de cette balance du million, des terrains du Palais, et surtout de la position de la ville comme actionnaire dans la propriété du chemin au *pro rata* de sa souscription. Cette question était des plus graves et avait occupé l'attention du gouvernement longtemps avant les contrats.

La ville de Québec prétendait d'un côté que sa souscription était nulle et réclamait même les $400,000 qu'elle avait déjà payées ; elle avait même refusé de payer l'intérêt sur les $257,000 qu'elle avait données au gouvernement de M. Joly.

Ce dernier s'était engagé à faire les travaux de la rue Saint-André et à prolonger le chemin sur la jetée des nouveaux bassins, (et non pas creuser le bassin dit Princesse Louise, comme dit M. Mercier, qui ne semble pas même connaître les travaux qui restent à faire).

Le gouvernement avait commencé à s'emparer des terrains des quais du Palais, dont il avait besoin pour le chemin de fer ; il y avait là près de 100,000 pieds de terrain, et comme M. Joly avait payé $1.00 le pied pour les terrains du Palais où se trouvait la station, la corporation demandait le même prix pour le reste du terrain. C'était exagéré, mais c'était le prix estimé par l'Ingénieur de la cité, M. Baillargé, et la ville insistait.

Après beaucoup de pourparlers, avant la session de 1882, j'avais fini par offrir, au nom du gouvernement, sauf ratification, par la chambre, de faire remise à la ville de la balance de sa souscription, et de faire les travaux de déplacement de la voie sur la rue dite Prince-Edouard, et le prolongement sur la jetée des nouveaux bassins, si la ville, de son côté, voulait nous donner les terrains des quais du Palais et renoncer à son droit d'actionnaire dans le chemin. Les journaux du temps, à Québec, reproduisirent ces offres que la cité refusa d'accepter, ou plutôt qu'elle voulut modifier. Je menaçai la corporation

de prendre des poursuites ; rien ne fit. Je dis alors à la ville que je laisserais ouverte l'offre que j'avais faite, mais que si le gouvernement vendait le chemin, il vendrait aussi ses droits contre la ville et qu'elle se débattrait devant les tribunaux avec le syndicat.

Ce fut à ma demande que le syndicat accepta cette situation, très avantageuse pour lui, mais qui nous débarrassait des ennuis d'une poursuite contre une corporation, et des obsessions qui en suivraient. Le syndicat donnait $500,000, il est vrai, mais il en recevait $400,000 de bons de la corporation portant 7 0/0 à part le fonds d'amortissement. Il faisait des travaux valant $200,000, il est vrai, mais nous étions obligés de lui garantir la validité légale de nos titres et avec ces titres il recevait encore $600,000 de débentures de la cité portant 7 0/0 d'intérêt.

Le syndicat ne pouvait pas prendre à son risque l'application de la loi de 1875 préparée pour le gouvernement de Boucherville par son procureur-général, M. Angers. Cette loi disait que quand le chemin pourrait payer, en sus de ses frais d'exploitation, cinq pour cent sur les 3,000,000 dont l'emprunt par les commissaires était autorisé par cette loi, la balance en sus de ces cinq pour cent sur $8,000,000 serait partagée entre les municipalités actionnaires dans le chemin. Or, Montréal avait converti sa souscription en bonus et n'était plus actionnaire, et les autres municipalités avaient été virtuellement exemptées du paiement de leurs souscriptions. Nous vendîmes le chemin $8,000,000, sur lesquels on devait présumer que 5 0/0 au moins serait réalisé, en sus des frais d'exploitation. La cité de Québec disait : " Si notre souscription n'est pas nulle, les 5 0/0 sur les cinq millions au-delà des $3,000,000 des commissaires doivent être appliqués, au moins, au paiement des intérêts sur les débentures qui représenteront partie ou le tout de notre souscription." Je crois que cette prétention était extraordinaire, mais elle était spécieuse, et c'est peut-être à cause de cette difficulté que l'honorable M. de Boucherville avait, pendant qu'il était premier-ministre, exprimé l'opinion que le gouvernement ferait mieux de remettre cette souscription.

Le gouvernement de M. Joly avait fait un emprunt de

$3,000,000 sans modifier la loi de 1875 ; nous avions suivi son exemple lors de notre emprunt de 1880.

Mon but, en faisant des offres à la corporation, était d'arriver à un arrangement, et celui que je proposais me semblait juste ; personne ne s'y objectait que la corporation elle-même, et je calculais que ces répugnances céderaient devant la perspective d'un procès avec une compagnie sur laquelle les influences politiques n'auraient pas de prise. Et c'est ce qui est effectivement arrivé. Lisez les débats, dans le *Hansard* de M. Desjardins, et vous y verrez que M. Joly trouvait que l'on était encore trop rigoureux pour la ville de Québec, tandis que M. Robertson prétendait que c'était être trop indulgent avec elle.

Le syndicat n'a pas demandé ce changement ; au contraire M. Senécal insistait pour conserver cette clause, qui lui assurait un bénéfice net de plus de $250,000 et je dus faire mettre par écrit le désistement à la clause 17 pour prévenir les malentendus et les résistances après la session.

L'honorable M. Mousseau n'a fait que conclure l'arrangement que j'avais offert à la ville de Québec. Je me rappelle encore avoir répété souvent devant la chambre, en insistant sur ce point, que puisque la ville de Québec n'avait pas accepté notre offre, on ne devait pas lui accorder de plus amples délais. M. Joly plaida la cause de Québec et la Chambre nous imposa cette condition, qui, après toutes les difficultés qui existaient, était peut-être encore ce qu'il y avait de mieux à faire. Il faut qu'il y ait bien peu de bonne foi chez nos adversaires pour ne pas admettre ces faits indiscutables.

Il est vrai que M. Mercier a son excuse toute trouvée : " il a si peu assisté aux séances de la chambre cette année-là ! " Bon M. Mercier ! si vous n'avez pas la mémoire de votre conduite dans la discussion et les votes sur la vente du chemin de fer et des raisons de votre indifférence, ne la retrouvez donc pas juste pour dire une inexactitude !

Voilà ce à quoi se réduit tout ce qu'on reproche à l'honorable M. Mousseau, et qui sert d'excuse à certains conservateurs pour se séparer de leur parti, et jeter un élément de division parmi nos amis.

M. Beaubien savait mieux que personne tout ce qu'il y a de frivole dans ces attaques. Il voyait le terrain lui échapper à

la session dernière. Ne pouvant convaincre une législature intelligente, il voulut semer la défiance, le soupçon jaloux parmi le peuple. Il savait qu'il réussirait à produire de l'effet en provoquant une demande d'enquête générale sur la vente du chemin et sur le compte de toutes les personnes qui y ont pris part. Il savait qu'une enquête semblable, faite sans responsabilité de la part de l'accusateur, n'est pas conforme au droit parlementaire, et que le gouvernement ne pourrait la permettre dans ces conditions. Il comptait sur ce refus pour incriminer déloyalement le ministère, en laissant croire à des révélations compromettantes.

On les connaît ces délateurs, ces auteurs de nouvelles à sensation. Les hommes publics qui se respectent mettent d'habitude ces gens-là de côté, ne voulant pas se faire les complices de leurs tentatives de chantage, ne voulant pas leur servir d'instruments. Ces écumeurs redoutent les tribunaux, avec les formes prudentes que la justice emploie pour prévenir les poursuites vexatoires. Ils savent que, là, leurs témoignages intéressés ne seraient pas admis, et que leurs déconvenues honteuses seraient doublées de frais toujours gênants. Ils voudraient avoir le privilège de venir devant un soi-disant comité d'enquête faire valoir leurs prétendues réclamations, ou plutôt, disons la chose, ils comptent vendre leur infamie en se faisant payer le scandale qu'ils méditent.

Nous en avons eu de ces enquêtes devant la Chambre. Il me semble que le souvenir de Prentice ne devrait pas avoir échappé à la mémoire de M. Beaubien. Celui qui dans le temps prêta l'oreille à cet escamoteur dut en rougir lui-même, et la Chambre—je pourrais en appeler au témoignage de mes plus violents adversaires,—ne trouva que dédain et mépris pour l'accusateur.

Il y a encore des Prentice dans le monde; mais ce qui m'étonne, c'est qu'il y ait des députés qui veuillent encore se servir d'aussi vils instruments.

Ce n'est pas ainsi que l'on gardera les belles traditions parlementaires anglaises, qui exigent que l'accusateur politique fasse nettement son accusation, et mette au jeu, soit son nom devant les tribunaux, soit son siège en Parlement. Si l'on sait quelque chose de répréhensible, qu'on le dise donc de suite. Si l'on

connaît des actes qui flétrissent les ministres, soit ceux qui gouvernent aujourd'hui, soit ceux qui les ont précédés, qu'on porte les accusations, qu'on dise les sources d'où proviennent les renseignements, qu'on nomme les témoins ; et si l'on ne sait rien, qu'on se taise.

Les regrets de gains manqués, les jalousies du succès des autres, le désir malsain de partager la prospérité que le talent du voisin peut lui avoir acquise, ne sont pas des raisons qui doivent porter une Chambre à se faire l'écho de rumeurs malveillantes et de racontars absurdes.

Ah ! M. Beaubien, tout le monde vous connaît. Chose étrange ! il s'échappe de la personne de chaque homme comme une odeur subtile qui vous dit de quelle manière il est fait. On n'a pas besoin de raisonner, on n'a pas besoin de s'enquérir : c'est comme l'instinct. Jamais ça ne trompe. Quand bien même vous n'auriez pas eu de relations intimes avec un homme, soyez quelque temps dans sa compagnie, voyez-le à l'œuvre, et vous direz avec autant de conviction que de vérité : c'est un homme franc ou c'est un homme faux, c'est un homme à vues larges ou à idées étroites, c'est un homme généreux ou c'est un mesquin, c'est un cœur loyal ou c'est un envieux.

Messieurs les accusateurs, j'allais dire Messieurs les envieux, vous exhalez votre parfum. Vous vous révélez, même lorsque sous le masque de l'intérêt public, vous demandez la condamnation d'hommes qui valent mieux que vous. Relisez vos discours, vos articles ; écoutez-vous vous-mêmes, si vous le pouvez, et vous verrez toujours votre premier mot, votre première ligne, votre premier sentiment donner la note dominante de votre âme.

Quand vous demandez des renseignements, n'osant pas accuser vous-mêmes, votre premier mot est celui-ci : " Demandez " donc à ces messieurs qui bénéficie de la somme de un million " et quart à un million et demi, prise sur la plus belle propri- " été de notre province." On sent là l'homme qui compte. "Un million et quart à un million et demi, combien de 15 sous cela doit faire ! " se dit M. Beaubien.

Relisez vos articles : " Ces hommes qui roulent carrosse à nos " dépens, ces hommes qui se vautrent dans un luxe et des " jouissances de millionnaires, ces hommes qui hier ne valaient

" pas le sou, et qui aujourd'hui s'achètent des propriétés splen-
" dides et qui les paient."

Voilà leurs écrits. On dirait qu'ils sentent encore les blessures faites à leur cupidité, par les revers éprouvés dans des spéculations insensées, comme celles de M. Trudel par exemple. Ils ont voulu faire fortune par des coups audacieux, ils ont risqué pour cela l'avenir de leurs familles, les biens de leurs parents et de leurs proches, leur crédit personnel. Ils ont vu tout cela s'effondrer en un jour, et ces débris de leur ruine emportaient avec eux,—ne l'ont-ils pas vu ?— des lambeaux de leur conscience et de leur honneur.

Non, ils ne l'ont pas vu. Ils n'ont gardé que la haine qu'éprouve le joueur rentrant chez lui le gousset vide, après avoir laissé sur le tapis vert jusqu'à son dernier sou. Croyez-vous qu'il y ait une grande différence entre le joueur heureux et le joueur ruiné ? S'il y a faute, elle est égale des deux côtés, avec cette différence que le joueur ruiné perd son argent et garde son dépit, et que le dépit est cousin du désespoir et père des funestes conseils.

Croyez-vous que le peuple se trompe à vos diatribes ? Croyez-vous que le peuple, qui est bon et qui se réjouit de voir un de ses semblables faire fortune, ne va pas voir que c'est le dépit et l'envie qui vous font parler ?

Mais vous avez compté que dans cette foule naturellement bonne, il y a toujours les mauvais instincts cachés. Le penchant mauvais de croire plutôt au mal qu'au bien, la curiosité malsaine de pénétrer dans les intérieurs pour y flairer le scandale, sont des défauts des foules comme des individus. Et c'est sur cette démangeaison maladive que vous calculez pour faire des dupes ; mais vous ne réussirez pas. Le peuple comprendra, comme la chambre l'a compris, que le domaine sacré de la vie privée doit être respecté. Vous n'échapperez pas, vous serez démasqués, car on vous demandera, comme je vous le demande aujourd'hui, de dire quels sont les actes dont vous accusez vos adversaires, quels sont les faits que vous mettez à leur charge ; et si vous n'êtes pas des lâches, ou des menteurs, vous déclarerez au moins que vous avez des preuves et des témoins pour établir les accusations que vous portez. Mais vous ne le ferez pas ; la clarté vous fait peur, l'obscurité est votre élément, et le scan-

dale votre nourriture. Vous voulez quelque chose de mystérieux, de vague, pour exciter et flatter cette curiosité maladive dont je parlais tantôt et sur laquelle vous comptez pour faire des dupes et des victimes.

Je ne puis vous quitter, messieurs, sans vous dire un mot de cette coalition dont les journaux vous ont tant parlé depuis plusieurs mois, de cette coalition que M. Trudel et ses amis appellent une trahison, " une vente honteuse du parti conservateur au profit du libéralisme." Vous verrez plus tard que les libéraux appelaient cela d'un tout autre nom.

Une fois pour toutes, et pour mettre fin à tous ces propos malveillants, je vous déclare que je n'ai jamais voulu de coalition. La coalition est un compromis entre deux partis politiques, par lequel les programmes respectifs de ces partis sont modifiés pour n'en faire qu'un seul, acceptable à tout le monde. On en a vu un exemple, dans ce pays, lors du programme de la Confédération. J'ai prêché l'union, la conciliation ; la coalition, jamais ! A ceux qui voulaient que je m'efface, M. Joly consentant à s'effacer, pour reconstituer un nouveau parti, j'ai toujours répondu que j'avais entrepris de diriger la province avec mon programme et que je n'entendais aucunement laisser ma tâche aux autres. J'ai demandé à tous les hommes de bonne volonté de se joindre à moi pour inaugurer un règne d'union parmi nous.

Cette union, nécessaire pour nous la minorité dans la Confédération, Cartier l'avait voulue quand il offrait loyalement une alliance au chef du parti libéral bas-canadien, M. Dorion ; le parti libéral lui-même en avait compris la nécessité quand il faisait cette tentative, maladroite si l'on veut, mais au moins très significative, de fusionner toutes les opinions en un grand parti politique qu'on baptisa pompeusement du grand nom de " National." Cette union, je l'avais espérée, lorsqu'après les luttes fiévreuses de ce qu'on appellera désormais " la période Letellier," le peuple, fatigué de ces déchirements violents, effrayé de ces défaites et de ces victoires de parti, au bout desquelles il ne voyait que l'appauvrissement et la ruine, le peuple, dis-je, demandait à grands cris la réconciliation de ses enfants, l'union de toutes les forces vives de la nation pour un travail commun, le bien de la province par le développement de ses

ressources matérielles et l'agrandissement de son influence politique et morale dans la Confédération.

C'était pour répondre à ce sentiment général que le gouvernement de 1879, dès le lendemain de sa fondation, jetait hardiment le programme de Lévis à l'appréciation publique; ce programme " de conciliation, d'apaisement, de retour aux affaires et de tranquillité dans l'ordre."

Ce programme, aussi inattendu dans son énonciation que désiré intérieurement par les populations, suscita de vives clameurs. Quelques conservateurs importants, non consultés sur le choix de ce programme, l'accueillirent avec défiance et l'attribuèrent à la faiblesse. Ceux-là avaient été de vaillants combattants, frappant sans merci et sans trêve. La lutte avait été violente, et pour eux la victoire ne devait admettre aucun compromis, pas même sur le choix des hommes. D'un autre côté, les vaincus du jour savaient que le peuple qu'ils avaient galvanisé pendant dix-huit mois de travail épuisant, était las de ces combats ruineux. Pour donner le change à l'opinion, ils essayèrent de soulever la clameur du ridicule. Le répertoire de l'ironie fut épuisé. Les épithètes données aux nouveaux hommes ralliés au parti conservateur, les éclats de rire forcés à la lecture d'un des articles de ce programme (l'encouragement d'une des industries agricoles, celle des beurres et des fromages), firent le tour de la presse, des hustings, du pays entier. Mais une clameur plus forte, plus vraie, parcourut toute la province et couvrit complètement les autres; ce fut le cri populaire acclamant le nouveau programme.

Oui, je voulais l'union, je n'ai pas honte de l'avouer, et vous, M. Mercier, vous devriez être fier de déclarer que vous la vouliez aussi, au lieu de vous défendre d'un aussi beau sentiment.

Décidément, vous commencez à me faire croire que vous n'étiez pas plus sincère sur cette question que vous ne l'avez été sur d'autres.

Vous n'avez pas besoin de faire de l'argutie. Tout le monde sait que, dès 1879, vous étiez déjà prêt à rompre avec votre parti. Celui qui a écrit les lignes suivantes dans la *Concorde* était dans tous vos secrets : (La *Concorde* du 27 décembre 1882.)

" C'est aussitôt après son arrivée à Québec que M. Mercier " devint coalitioniste. Ce n'est pas, comme l'a dit le *Progrès*

" *de Valleyfield*, immédiatement après la chute de M. Joly qu'il
" fut question d'une alliance avec les hommes de bonne volonté
" du parti conservateur. M. Mercier disait, dès le printemps
" de 1879, qu'il ne fallait pas oublier qu'une dizaine de comtés
" conservateurs ne nous étaient arrivés que par accident, et
" qu'aux élections subséquentes...... Feu M. Letellier, après
" comme avant, confirma souvent l'opinion de M. Mercier :
" Faites une coalition, disait-il, parce que M. Chapleau en fera
" une et vous perdrez le pouvoir."

....

" La *Patrie*, dont nous nous occuperons plus loin, traite géné-
" ralement d'imbéciles ceux qui croient qu'il a été sérieusement
" question de coalition. Il est bien certain que "l'Ours" de la
" *Patrie* n'assistera jamais à des réunions où des chefs de parti
" feront des propositions de coalition."

C'est un de vos amis qui écrivait cela, M. Mercier.

Et pourquoi donc votre querelle avec la *Patrie*, querelle qu'un jour ou l'autre, vous viderez dans le journal que vous avez fondé pour vous venger de celui qui dénonça le premier vos projets de rapprochement avec le gouvernement.

Qu'est-ce que voulait dire la *Patrie* quand elle tirait sur vous à bout portant, dans l'article suivant du 2 janvier dernier :

" La *Concorde*, évidemment, s'en prend à M. Beaugrand per-
" sonnellement, pour atteindre plus haut, et tâcher de frapper
" tous ceux qui, de près ou de loin, se sont opposés à cette
" fameuse coalition que quelques personnages importants
" avaient inventée "dans le silence du cabinet"......................

....

" M. Beaugrand se rendit auprès de M. Mercier et lui de-
" manda de vouloir bien lire la *Concorde* et lui dire ensuite son
" opinion sur l'article intitulé : "L'honorable M. Mercier et la
" coalition"...

....

" Le lendemain, M. Mercier répondit qu'il avait lu la *Concorde*
" du 27 et qu'il l'approuvait depuis le premier jusqu'au dernier
" mot."

" Nous avons appris depuis que M. Mercier lui-même avait
" corrigé le manuscrit de l'article en question, et qu'il ne

" saurait conséquemment y avoir d'erreur sur la portée de sa " réponse."

Et de quelle coalition la *Patrie* parlait-elle donc, le 4 janvier 1883, quand elle vous disait :

" Dès les premiers projets de coalition, M. Mercier dut s'aper-" cevoir que ses plans n'étaient pas populaires, et qu'il ne trou-" verait pas facilement à Montréal des libéraux importants " qui seraient prêts à donner l'accolade de la fraternité à Senécal, " à Chapleau, à Mousseau, et à leurs compères.

....

" M. Mercier, disons-nous, dut s'apercevoir que ses plans " n'étaient pas populaires, *on pourrait se servir d'un adjectif* " *plus accentué*, et malgré cela, il n'en continua pas moins à " avoir des relations avec quelques chefs conservateurs qui " jouaient aux fins-fins pour obtenir des élections par acclama-" tion, là où les libéraux auraient pu faire la lutte.

" Voilà où nous nous trouvons en complet désaccord avec M. " Mercier, et voilà conséquemment où nous avons refusé de le " suivre."

M. Mercier, vous dites maintenant qu'on ne vous comprenait pas, que vous étiez d'accord avec vos amis, et que ceux-ci vous jugeaient mal ; que vous étiez pour la coalition que voulait la *Patrie*, et non pas pour la fusion que dénonçait la *Patrie*, quand elle disait avec M. Thibaudeau : " M. Chapleau veut la " coalition, mais à condition que tout le monde soit de son avis et " le suive." Vous dites enfin, M. Mercier, que vous n'avez jamais cessé d'être fidèle à votre parti, à vos chefs. Vous n'étiez pas de cet avis quand vous disiez en Chambre que vous ne vouliez " suivre aucune ligne de conduite délimitée par un parti politique " ; que vous aviez imposé à vos électeurs la condition de vous laisser " libre de vos allures et de vos sympathies politiques." Vous avez encore mauvaise mémoire.

Dans une entrevue avec un *reporter* du *Star* en octobre 1881, n'avez-vous pas fait des aveux ?

Ecoutez plutôt :

"—Est-il vrai, M. Mercier, vous demande le *reporter*, que vous abandonneriez la position éminente que vous tenez dans les rangs des libéraux, à cause de la conduite de vos propres amis ?

"—Il y a du vrai dans cette supposition.

"—Ils ont fait volte-face contre vous lorsque vous avez songé à former une coalition, n'est-il pas vrai?

"—Oui, plusieurs d'entre eux.

"—C'est pour cela que vous vous retirez ?

"—C'est une des causes de ma retraite. A quoi bon travailler " patriotiquement pour son pays, lorsque notre propre parti " rend nos efforts inutiles ? "

M. David, le seul sincère parmi vous, traduisait, du reste, votre pensée quand il disait dans *La Tribune* du 8 octobre 1881 :

" Notre conclusion est que tous ceux qui sont en faveur d'une " coalition doivent nécessairement accepter M. Chapleau comme " premier-ministre. Tous leurs efforts doivent tendre à l'en- " tourer d'hommes forts, et possédant la confiance publique."

Ce sont vos amis, vos journaux qui vous excusent et vous accusent. Moi qui sais votre pensée là-dessus, je ne vous blâme que d'une chose, c'est de ne pas avoir aujourd'hui la franchise de vos opinions d'alors. Voyons, pas de détours, pas d'arguties ; faites donc votre confession pleine et entière ; ceux qui vous ont blâmé, ceux qui vous ont accusé vous pardonneront plus facilement, si vous voulez être franc.

Ah ! Messieurs, si je ne connaissais pas la versatilité des talents politiques de M. Mercier, si je ne l'avais pas vu à mes côtés, combattant les libéraux à outrance dès 1862, pour le voir ensuite se faire leur plus ardent défenseur ; si je ne l'avais vu un peu plus tard revenir timidement à ses premières amours, pour retourner encore à son vomissement d'imprécations contre ceux qui avaient eu ses premiers vœux, je serais étonné de lire non pas les déclarations des autres sur son compte, mais bien le récit de ses propres mouvements, depuis le jour où le pouvoir " fatal et fascinateur," lui a mis à l'âme une ambition sans bornes, et au cœur une soif ardente de posséder et de jouir. De ce moment, son rêve n'a pas changé, et chaque réveil importun n'a fait que soulever plus intense et plus vif le désir de voir le rêve se continuer.

Oui, si je ne connaissais à fond le Mercier du moment, comme j'ai connu le Mercier du passé, je serais étonné de le voir défendre les contradictions de sa carrière politique avec une souplesse d'argumentation qui n'a d'égale que celle de sa con-

science politique. Mais je le connais, j'irai plus loin, j'ai toujours eu pour lui un penchant, "car je fus son premier maître," je le connais et je ne m'étonne pas. Je me rassure même et je ne désespère pas : je crois encore qu'il reviendra et que ses dernières amours seront celles des premiers jours, tant il est vrai que la première empreinte sur un vase nouveau rarement s'efface,

Et que la première flamme
Ne peut s'éteindre jamais,

comme on chante à l'opéra.

Mais trève de badinage : la faute de M. Mercier est de ne pas avoir eu le courage de ses aspirations ; tout le monde l'aurait approuvé s'il eût suivi son premier mouvement. La faute de M. Trudel est de vouloir rendre impossible toute idée de rapprochement entre les hommes politiques de notre province. C'est plus qu'une faute, cela, c'est un crime.

Car enfin, où en arriverons-nous avec ces dissensions violentes ? Où doit arriver tout ce qui est divisé : à la ruine, ou au moins à l'insignifiance. Un homme politique éminent, un ministre italien, écrivait l'autre jour que le danger des gouvernements constitutionnels pour les races latines était l'émiettement des opinions, le morcellement des partis. Chaque fraction suscite des difficultés nouvelles, de nouvelles discussions ; le temps se perd en expédients pour détruire une faction, ou pour l'absorber. Il faut se soutenir à tout prix, et comme chaque parti est trop faible, à raison de ce morcellement, il faut tous les jours de nouveaux compromis. Le temps se passe, les forces se perdent en jeu d'équilibre, et le travail utile d'administration est nul.

Nous ne recevons presque rien du mouvement immense qui se fait aujourd'hui d'Europe en Amérique. Le nord-ouest est en train de nous dépasser. On hypothèque notre vieille province des millions qu'absorbent la construction du Pacifique et l'émigration de l'ouest, et nous ne pensons pas même à profiter un peu de ce mouvement. Notre agriculture ne fait pas la dixième partie des progrès qu'elle devrait faire. Le dernier recensement nous laisse à la queue des autres provinces. Nos forêts s'en vont, et avec elles notre richesse nationale. Nos

mines restent enfouies dans le sol ; notre éducation est négligée et ne se prête pas assez au travail matériel qui se fait en ce moment ; la colonisation a bien quelques apôtres héroïques, mais cet élan individuel n'est pas secondé comme il devrait l'être. Et pourquoi cette stagnation ? Pourquoi cette indifférence ? Pourquoi ? Parce que la division nous dévore. Nous étions divisés en deux partis, c'était déjà trop, car cette division était trop vive, trop personnelle. Maintenant, voilà le parti conservateur divisé contre lui-même. Le parti libéral est presque aussi mal partagé. Nos compatriotes anglais, ne comprenant rien à toutes ces querelles de famille, s'abstiennent et forment, à l'heure qu'il est, presque un parti séparé dans notre province. Comment voulez-vous que le gouvernement, que la législature, que la presse s'occupent sérieusement d'élaborer des projets fructueux pour développer toutes nos ressources négligées ? C'est à peine si on a le temps de panser ses blessures, de réparer ses armes, de renouveler ses ammunitions. Le clergé lui-même est en proie à de profondes dissensions.

Qu'y a-t-il à faire ? A tous ceux qui ont mission d'enseigner, de bien réfléchir et de se mettre à l'œuvre. Une société ne peut subsister sans la soumission à l'autorité, sans l'abandon d'une partie de sa volonté à celui qui représente la volonté générale.

Il faut que l'on se dise une bonne fois que ce n'est pas une question de goût ni une question d'amour-propre ; c'est une question de devoir, une question de sacrifice. Donnez franc jeu au gouvernement actuel. N'a-t-il pas satisfait l'Episcopat sur la question de l'éducation ? N'a-t-il pas commencé une réforme vigoureuse dans la direction de l'économie la plus stricte ? Donnez-lui l'occasion de mettre l'ordre dans les finances de la province, que des jugements adverses à sa politique fiscale ont troublées dans leur équilibre. C'est un sujet qu'il est de la plus grande importance pour la province de faire régler, que de déterminer le pouvoir que la constitution accorde ou devrait accorder aux provinces de prélever des taxes pour les travaux et les améliorations publiques qui peuvent devenir nécessaires. Donnez-lui l'occasion de faire respecter l'autonomie de la province et d'améliorer, s'il veut le faire, sa position dans la confédération. C'est une grande tâche qui réclame tous ses instants, toute son énergie.

Canadiens-Français, regardez donc autour de vous. Voyez les autres races. Ne croyez-vous pas que ces gens ont aussi leurs différends entr'eux ? Seulement, ils les arrangent tranquillement, et peu leur importe le régime sous lequel ils vivent, ils savent s'entendre quand il s'agit de leurs intérêts. Aussi, vous les voyez à la tête de toutes nos grandes entreprises industrielles. Ne croyez-vous pas, mes amis, que c'est une œuvre anti-canadienne que l'on fait quand on se rue sur un des nôtres qui peut travailler et réussir, comme on se rue sur cet homme courageux et entreprenant qui a nom M. Senécal ?—Ne croyez-vous pas qu'il vous serait un appui, un auxiliaire à vos entreprises, si vous le laissiez mettre à profit les qualités extraordinaires qu'il possède pour les affaires, et son immense activité ? Dites donc une bonne fois à ceux qui nous divisent, qui ne cherchent qu'à démolir vos meilleurs hommes, qu'il faut que cela finisse.

Au lieu de continuer ces dissensions misérables, réunissons-nous donc tous sous une même bannière, celle de la patrie. Que le prêtre enseigne la soumission à l'autorité et donne l'exemple par ses actes. Que nos compatriotes concentrent tous leurs efforts vers un même but, afin que nos gouvernants, libres enfin de ces mesquines attaques personnelles que l'on provoque de tous côtés, puissent consacrer leur temps, leurs efforts, leur intelligence et leur dévouement à donner la prospérité au peuple, la protection et la liberté à nos institutions, et à notre belle province la place élevée qu'elle doit occuper dans la Confédération.

Discours prononcé aux Communes du Canada, dans la séance du 12 avril 1884, sur la question des subventions aux chemins de fer et des réclamations de la province de Québec.

M. l'Orateur,

Je n'entreprendrai pas de répondre à toutes les questions qui ont été soulevées dans ce débat par l'honorable chef de l'opposition. Suivant son habitude, il a embrassé dans la discussion du sujet que nous étudions toutes les questions qui pouvaient s'y rattacher, et il les a traitées d'une manière aussi lucide que variée. Je laisserai à ceux de mes collègues à qui cette tâche incombe de répondre à l'accusation au sujet de la pression indue que l'honorable député de Durham (M. Blake) dit avoir été exercée par le gouvernement sur les représentants de la province de Québec. Je veux cependant dire à mon honorable collègue qu'il n'a montré qu'un des aspects de cette époque si remplie d'anxiété, et je vais lui faire voir l'autre.

A en croire l'honorable député " le gouvernement attendait " avec anxiété, lorsque la grande question du Pacifique s'est " présentée devant la Chambre, l'attitude qu'allait prendre " une partie de la députation sur cette question. Tout le monde " se demandait ce qui allait arriver; le parlement ne siégeait " pas avec son nombre de députés ordinaire, et on attendait le " dénouement avec anxiété. Après des entrevues entre les ministres du gouvernement de Québec et les députés de cette " province; après des entrevues entre le chef du gouvernement " du Canada et les représentants de la province de Québec, le " résultat fut annoncé. Les figures s'épanouirent, la paix régna " dans le camp et la loi concernant le Pacifique fut votée." Mon honorable ami aurait dû dire plutôt que c'était du côté de l'opposition que les figures étaient les plus anxieuses; on y épiait jusqu'aux plus petits bruits que l'on pouvait saisir à travers les serrures pour savoir ce qui se passait à l'intérieur; et le peu de secrets que l'on pouvait surprendre était immédiate-

ment transmis par le télégraphe, corrigé et augmenté par le grand organe du parti libéral de la province d'Ontario, si bien qu'à un certain moment ce journal annonçait que les députés de la province de Québec allaient enfin se jeter dans les bras tout ouverts du chef de l'opposition qui leur promettait une ère de prospérité inouïe pour leur province. Le dénouement dissipa bientôt cette espérance; la loi fut votée, et ce jour-là les figures s'assombrirent. Peu s'en est fallu que le *Globe*, le lendemain, ne parût en deuil comme si un des siens était tombé. C'est qu'il avait vu s'évanouir le rêve qu'il avait le plus chéri. Car, de fait, ces conjectures étaient fausses et le parti conservateur était resté fidèle et uni comme par le passé. Que l'honorable député se le tienne pour dit : les conservateurs de Québec ont été unanimes à suivre le gouvernement sur cette grande question. Seulement, un certain nombre de membres ont demandé s'il n'était pas possible que toutes les questions du Pacifique fussent réglées en même temps ; c'était une chose parfaitement légitime de leur part que de chercher à savoir si le gouvernement avait l'intention, non pas d'acheter leurs votes, mais de faire droit à une réclamation qui avait été faite constitutionnellement par le cabinet de la province de Québec, et qui était, depuis plusieurs jours déjà, devant le Conseil-privé.

Comment ! M. l'Orateur, est-ce que l'honorable chef de l'opposition va nier à la députation de Québec le droit de s'enquérir si la province qu'elle représente devra être bien et justement traitée ? Est-ce que ce droit ne sera donné qu'aux autres provinces ? La Colombie anglaise peut bien soumettre au gouvernement du Canada des questions qui l'intéressent, et ne lui reconnaît-on pas le droit de demander si ces questions ont été étudiées et si le gouvernement en est venu à une détermination ? Est-ce qu'on n'a pas vu le *Globe* s'indigner parce que les griefs du Manitoba n'avaient pas été réglés d'une manière définitive lorsque l'honorable premier-ministre de cette province quittait Ottawa pour s'en retourner à Winnipeg ? En doit-il être autrement pour Québec ?

La province de Québec a exposé au gouvernement du Canada sa réclamation. Le gouvernement fédéral était décidé non seulement à prendre cette demande en considération, mais, à la prendre en sa favorable considération, et c'est là ce qui oc-

cupait la députation de Québec. Non, M. l'Orateur, l'honorable député de Durham n'a aucun reproche à faire aux représentants de notre province, pas plus qu'il n'en a à faire au gouvernement dans cette circonstance.

L'honorable membre, comme je viens de le dire, a traité la question qui nous occupe sous toutes ses faces. Je ne lui répondrai que sur un point qu'on a soulevé dans le débat, mais c'est le plus essentiel, c'est le plus important pour moi : c'est celui qui est incorporé dans la motion que l'honorable député vient de placer dans vos mains. Motion captieuse, dirigée évidemment contre la province de Québec, et d'autant plus dangereuse qu'elle demande aux députés des autres provinces de refuser à la nôtre ce qui lui est légitimement dû, en laissant entendre aux représentants des autres parties de la Confédération qu'ils devraient partager ce que l'honorable député appelle une grande faveur du gouvernement fédéral. Cette motion est très insidieuse, en tant qu'elle paraît se baser sur un principe d'équité et de justice égales pour toutes les provinces, tandis qu'elle est dirigée contre la province de Québec dont la réclamation est qualifiée d'extravagante et de conséquence nécessaire d'une mauvaise administration. Cette motion, M. l'Orateur, n'aura pas plus de succès que celles que l'honorable député a déjà présentées et dont la Chambre a fait justice. Le chef de la gauche a dit que, dans toutes les provinces, il y avait eu un zèle trop ardent dans la construction des voies ferrées et que divers gouvernements provinciaux avaient outrepassé, dans ce désir du progrès, la limite de leurs ressources financières. M. l'Orateur, je n'aurais pas, en cette occasion, rompu le silence que j'ai pratiqué depuis que je suis député à cette Chambre, depuis bientôt deux ans que je suis un des conseillers de Sa Majesté dans le Conseil-privé du Canada. En gardant un silence auquel je suis peu accoutumé, j'ai dû tromper l'attente de mes amis, j'ai bien sûr désappointé la curiosité de mes adversaires. Plus d'ûn a dû se dire : qu'est donc devenue cette vivacité d'autrefois, cette âpreté à la lutte qui provoquait plutôt que de rester inactive ; d'autres ont pu croire que c'était calcul. Personne, que je sache, n'a dit que c'était la peur ; cela me suffit.

Je suis le plus jeune membre du Conseil et j'ai cru devoir

pratiquer ici ce que j'ai prêché ailleurs : la subordination. J'ai pratiqué le silence, c'est une besogne très utile, mais parfois, je dois le dire, bien fatigante. Aujourd'hui, si je crois devoir intervenir dans la discussion, c'est que la question qui nous occupe intéresse la province à la tête de l'administration de laquelle j'ai été pendant plus de deux ans. Cette question intéresse non-seulement la province d'où je viens et que je représente plus particulièrement dans le Conseil-privé, mais elle a trait beaucoup à l'administration à la tête de laquelle je me suis trouvé. Je voudrais que ma personnalité, dans les observations que j'ai à faire, fût mise de côté ; mais, je ne le puis ; mon nom et mon administration se rencontrent à chaque pas dans la discussion de cette question.

L'honorable député de Durham s'est demandé, et a demandé à la Chambre quelle était la cause, quelle était la raison de la réclamation de la province de Québec. Il a dit en avoir trouvé la source dans l'extravagance des gouvernements qui ont dirigé cette province et s'il n'a pas fait toutes les objections qui sont suscitées en ce moment dans la presse, peut-être que d'autres de ses amis les feront. Quoiqu'il en soit l'opinion publique en a été saisie, et il est bon, et je crois qu'il est de mon devoir, et dans tous les cas, je me ferai un devoir de répondre aux attaques qui ont été faites dans ce sens et qui ont, jusqu'à un certain point, non seulement ému, mais peut-être égaré l'opinion, car, depuis bientôt dix-huit mois, il n'y a pas d'accusation qui n'ait été portée contre l'administration dont j'étais le chef, surtout à propos de cette question de chemins de fer qui nous occupe aujourd'hui. Il n'y a pas de mauvais traitement que je n'aie reçu dans la presse, non-seulement de mes ennemis naturels qui logiquement doivent faire la guerre à ceux qui dans un parti différent dirigent l'opinion ; mais, je dis qu'il n'y a pas d'accusations dont je n'aie été l'objet, même dans des cercles où j'aurais cru, où j'aurais voulu ne voir que des amis.

La province de Québec a droit au subside que le gouvernement lui donne, parce qu'elle a construit à grands frais un chemin qui tôt ou tard devait être la continuation du Pacifique vers l'Océan ; mais les dépenses qui ont été encourues par elle pour la construction de ce chemin n'ont pas été les seules causes

du déficit qui existe dans son budget; d'autres causes que j'énumérerai à l'instant y ont contribué. Je vais même plus loin et je dis que la province de Québec a des droits à la considération, à l'esprit de justice des députés des autres provinces plus que toute autre partie de l'Union.

M. l'Orateur, avant d'entrer dans ce sujet, qu'il me soit permis de faire une protestation contre une des insinuations, ou plutôt une des accusations qui ont été faites par l'honorable député de Durham, — accusation qui, depuis quelque temps, paraît être le mot d'ordre des attaques qui se font contre le gouvernement du Canada — l'accusation de centralisation non seulement de toutes les forces, mais même de tous les pouvoirs des membres de la Confédération; d'absorption des droits qui pourraient, qui devraient être exercés par les provinces. Je crois de mon devoir de faire cette protestation. On a dit que le chef du gouvernement, le chef du parti conservateur, notre chef à tous, avait des idées de centralisation, ou plutôt tendait à l'union législative de toutes les provinces. Cependant, il a protesté lui-même éloquemment, il n'y a pas encore bien longtemps, contre ces tendances :

" Comment pourrais-je, disait-il, presqu'à la fin de ma carrière
" politique, après avoir créé la Confédération qui a été la solu-
" tion d'agitations politiques si vives et si dangereuses même
" pour l'existence de toute la nation, comment pourrais-je dé-
" truire de mes propres mains l'œuvre de si longues années de
" travail."

Comment pourrait-il, en effet, ce vieux chef vénéré de tous, vouloir détruire l'œuvre glorieuse qu'il a édifiée dans ce pays? Comment pourrait-il sacrifier sa réputation, et perdre tous les droits qu'il a gagnés aux bénédictions des générations futures, qui verront en lui le fondateur d'une grande nation sur le continent d'Amérique? Comment pourrait-il, dis-je, manquer à la mission qu'il s'est donnée et qu'il a si bien remplie, en démolissant l'œuvre qu'il a édifiée en ce pays? Non! M. l'Orateur, et la meilleure réponse à l'accusation de centralisation portée contre l'honorable premier ministre se trouve dans la mesure généreuse, dans la mesure libérale, dans la mesure paternelle qui est en ce moment soumise à la Chambre et qui, par cela

même qu'elle aide les provinces dans leur développement matériel, fournit de nouvelles garanties à l'autonomie de leur existence. Car, s'il eût été disposé à forcer les provinces de renoncer à une partie de leurs droits politiques en échange d'avantages matériels, le moment eût été on ne peut mieux choisi. Il n'aurait eu qu'à leur refuser ce qu'elles demandaient, ce qu'il leur accorde aujourd'hui si généreusement.

L'honorable député de Durham a dit qu'il était peut-être temps de penser à reviser la constitution pour voir si l'on ne pourrait pas demander aux différentes provinces une espèce de compromis politique en leur créant une condition d'existence plus avantageuse. Je crois, M. l'Orateur, qu'au lieu d'accepter cette proposition il est du devoir de chacun de nous de la répudier, comme une innovation dangereuse et menaçante pour les droits des provinces. Dans toutes les occasions qui se sont présentées, je crois que l'on a vu les ministres répudier toutes tendances centralisatrices. Dans tous les cas, ceux dans cette Chambre qui sont les représentants de la province de Québec savent que, sur ce point, leurs chefs n'ont jamais un seul instant changé leur opinion. J'ai été moi-même, M. l'Orateur, accusé d'être peut-être trop fédéraliste, ou anti-centralisateur. Je ne l'ai pas été trop, je l'ai été assez. Je suis de ceux qui croient que l'autonomie de chacune des provinces est une des plus solides assises de la Confédération. Lorsque j'étais premier-ministre à Québec, chose assez étonnante, j'ai été accusé d'avoir des tendances à concéder au ministère fédéral certains privilèges qui devaient appartenir aux provinces, et depuis que je forme partie du gouvernement du Canada, je me suis fait, dans certains quartiers, je ne sais trop pourquoi, la réputation d'être trop dévoué aux institutions provinciales, de ne pas être en harmonie avec mes collègues sur les questions des pouvoirs fédéraux.

Eh bien ! M. l'Orateur, lorsque je dirigeais le gouvernement de Québec, je me suis opposé à toutes les doctrines qui auraient pu mettre en danger la paix, cette tranquillité dans l'ordre des groupes divers qui forment la Confédération ; maintenant que je suis appelé à donner à Sa Majesté les avis d'un conseiller-privé, je respecte et je me fais un devoir de défendre les intérêts des provinces dont l'accord commun constitue la plus

ferme garantie de vitalité et de fécondité du pouvoir central. C'est que, si je pensais à mes devoirs de citoyen du Canada quand j'étais à Québec, je n'ai pas oublié, en venant à Ottawa, que le pacte fédéral était l'arche sainte d'où l'on ne pouvait, sans sacrilège, arracher les tables sacrées sur lesquelles sont inscrits les droits et les libertés des provinces dont l'intelligent patriotisme créa l'union.

Voilà mon programme politique ; je n'en ai jamais eu d'autre, et je ne me considérerai pas malheureux si on m'accuse de le mettre en pratique. Ce sentiment de l'autonomie des provinces en est un dont il faut se défier par cela même qu'étant très naturel et très légitime, il peut nous entraîner facilement dans l'exagération, et cela pourrait avoir des conséquences que l'on regretterait plus tard. Il ne faut pourtant pas le répudier, bien loin de là. Pour éviter de tomber dans l'exagération il faut que chaque député, de quelque partie du pays qu'il vienne, étudie le fonctionnement de la Confédération, étudie les différents besoins de chacune des provinces de l'Union et qu'il n'oublie pas que les autres provinces ont autant de droit que la sienne à la protection du pouvoir central.

M. l'Orateur, le gouvernement du Canada a raison de donner aux différentes provinces toute la latitude possible dans l'exercice de leurs droits ; car chaque fois qu'il a été question de demander à la députation réunie une action énergique pour favoriser les intérêts généraux du pays, le concours de toutes les provinces n'a jamais manqué. Le prêt fait au Pacifique dont a parlé l'honorable député de Durham, en a été la plus grande preuve. Cette mesure était une mesure hardie de la part du gouvernement. Jamais le ministère n'a dit à la députation que les sacrifices qui étaient demandés n'étaient pas très considérables au point de vue des ressources du Canada. Toujours le chef du gouvernement et celui qui a proposé la mesure ont affirmé que, dans les circonstances, c'était une de ces nécessités d'importance majeure pour laquelle il fallait faire appel à la générosité de toutes les provinces. Et si cette mesure a passé à travers tous les obstacles qu'on lui a suscités, c'est que le gouvernement avait dans le parti qui le suit, un parti aussi intelligent qu'il est loyal. C'est que le gouvernement, par l'adoption de cette mesure, voulait prouver à nos voisins de

l'autre côté de la frontière que ce pays ne craint pas les sourdes menées, les machinations financières des brocanteurs de Wall street; et que lorsque le gouvernement du Canada fera appel à l'intelligence et au patriotisme des provinces, il trouvera toujours un écho fidèle tant qu'il s'agira de soutenir le crédit de la nation et l'honneur du gouvernement.

On a accusé le chef du ministère de mettre en danger l'existence de la nation, en lui imposant par cette législation un fardeau trop lourd à porter; on lui a dit qu'il se faisait illusion sur la mesure des ressources du pays pour éteindre la dette énorme qu'il créait. Non, il n'y a pas eu erreur; mais si erreur il y avait eu, cette erreur serait du bon côté, du côté de l'espérance, du côté de la confiance, du côté des idées de progrès, et c'est avec ces idées, cette espérance, cette confiance que l'on fait grandir et marcher un peuple. J'aime mieux que le chef qui dirige une nation se trompe dans le sens de la grandeur; j'aime mieux qu'il se trompe en montrant un désir exagéré du progrès de la nation, plutôt que de se tromper en tenant cette même nation arrêtée par une politique de timidité et de défiance. Cette politique ne craint pas la comparaison avec celle de l'opposition. D'un côté on veut la grandeur, la prospérité, le bonheur de la patrie, tandis que de l'autre, on mesquine sur les moyens, et l'on dénigre les ressources du pays plutôt que d'entrer dans la voie du progrès. Les nations grandissent par la confiance en leur avenir. Il y a des expressions dans le vocabulaire des différentes langues qui rendent cette idée. Ainsi, il y a le *Chauvinisme* en France, le *Jingoism* en Angleterre, le *Spread-eagleism* aux Etats-Unis, ce qui veut dire l'orgueil anglais, l'optimisme français et la forfanterie américaine. Ce sont là des défauts que l'on doit pardonner, car ils tirent leur origine d'un profond sentiment national. Il ne faut pas oublier que c'est avec cette exagération du sentiment national, que c'est par la confiance que ces peuples ont eu dans leur étoile qu'ils sont devenus grands dans le monde, tandis que le système de dénigrer son pays n'a jamais fait autre chose que des banqueroutes et des ruines.

Il y a déjà longtemps que les réclamations de la province de Québec ont été faites auprès du gouvernement fédéral, bien que l'honorable député de Durham dise que c'est la première fois

qu'il en est question. La demande n'a peut-être pas revêtu le caractère d'officialité qu'elle a aujourd'hui, mais elle n'en a pas moins occupé l'attention et du gouvernement actuel et de celui qui l'a précédé. Mon honorable collègue se trompe étrangement, s'il croit que la réclamation de la province de Québec a pris son origine dans les difficultés que l'on aurait pu susciter au gouvernement pendant la présente session. Mon premier devoir, lorsque je pris les rênes du pouvoir à Québec, fut d'insister auprès du cabinet fédéral pour obtenir une compensation pour les sacrifices que la province s'était imposés dans la construction de ce que l'on appelait, dès 1872, la continuation ou plutôt le chaînon le plus important du Pacifique canadien. Nos honorables amis de l'autre côté de la Chambre ont-ils pu oublier la défaite qu'ils firent subir à sir Georges Cartier, en 1872, avec le cri du terminus du Pacifique à Montréal. Sir Georges Cartier, alors le collègue du chef actuel du gouvernement, disait ouvertement dans cette campagne électorale que le terminus du Pacifique était le port de Montréal. Je n'avais pas oublié ces déclarations, lorsque le 13 mai 1880, j'adressai un mémoire officieux au gouvernement fédéral réclamant sa coopération dans le coût de la construction de ce chemin. Ce n'est pas un refus que le gouvernement de Québec eut alors, mais bien un encouragement. Notre demande ne resta pas secrète, l'honorable monsieur Robertson, alors trésorier dans mon administration, disait dans son discours du budget, le 16 juin 1880 :

" Le cabinet de Québec a fait des représentations au gouver-
" nement fédéral relativement à notre chemin de fer......

" Nous avons représenté que le gouvernement fédéral avait
" contribué $12,000 par mille à la construction d'une partie du
" chemin de fer " Le Canada central " dans la province d'Onta-
" rio, aux dépens de notre province comme des autres ; que ce
" chemin fera partie du chemin de fer du Pacifique canadien ;
" que le chemin de fer Intercolonial a été construit et d'autres
" voies ferrées achetées dans les provinces maritimes, pour
" leur avantage particulier, à nos dépens communs aussi ; que
" le Manitoba, le grand Ouest et la Colombie anglaise doivent
" avoir le chemin du Pacifique qui ouvrira leurs territoires et
" sera bâti également à frais communs ; que les autres provin-

" ces ont ainsi bénéficié et bénéficieront des chemins de fer " pour lesquels nous avons payé et aurons à payer notre part ; " et de plus que pour les chemins de fer bâtis dans cette pro- " vince depuis 1867 et particulièrement pour le chemin de la " rive nord, destiné tout comme le " Canada central " à faire " partie du Pacifique canadien, nous n'avons pas reçu un seul " sou pour les construire, tandis que nous avons contribué aux " autres chemins mentionnés dans les autres provinces......

" Nous avons donc fait ces représentations au cabinet fédéral.

" Je prétends que nous avons autant de droits à être aidés " pour le coût du chemin de fer du gouvernement de Québec à " Ottawa que le " Canada central " en avait au subside fédéral " donné à cette ligne. La construction de cette ligne peut être " avantageuse, et elle l'est sans doute, au chemin de fer de la " rive nord ; ce dernier est également nécessaire, en ce qu'il " offre la ligne la plus courte et la plus directe, de l'Ouest aux " ports de Saint-Jean et d'Halifax, et il a des droits égaux à " une subvention du trésor fédéral. NOUS DEMANDONS EN CON- " SÉQUENCE DE DEUX CHOSES L'UNE, QUE LA PUISSANCE PRENNE " LE QUÉBEC, MONTRÉAL, OTTAWA ET OCCIDENTAL OU BIEN " QU'ON NOUS PAYE UN SUBSIDE PAR MILLE ÉGAL A CELUI QUI A " ÉTÉ DONNÉ AU CENTRAL CANADA. Ces questions sont sous " considération à Ottawa et nous attendons une décision. Mon " sentiment est qu'après une étude réfléchie, nous ne pouvons " manquer de réussir."

Et M. Robertson accentuait encore plus cette demande dans son discours du 30 mai 1881 :

" J'ai aussi dit, l'année dernière, que le gouvernement de " Québec avait demandé à celui du Canada, que justice nous fut " rendue relativement aux chemins de fer de la province. On " ne peut mettre en doute que notre province-sœur d'Ontario a " reçu du gouvernement fédéral aux dépens des autres pro- " vinces, des subsides pour la construction de chemins de fer, " qu'on n'a pas accordés à Québec.

" Sous ce rapport, nous n'avons pas reçu justice égale du " gouvernement fédéral et nous ne sommes pas disposés à laisser " cette affaire dans l'état actuel, si peu satisfaisant. On se " rappelle que l'honorable M. MacKenzie, lorsqu'il était le

" premier-ministre du Canada, répondit à une députation, qui " demandait pour le développement des chemins de fer dans " Québec le même subside qui avait été donné aux voies ferrées " d'Ontario, que notre province devrait recevoir et qu'elle rece- " vrait l'aide fédéral, pour ses chemins de fer."

Et depuis cette époque le gouvernement fédéral a dû s'apercevoir que la province de Québec n'entendait pas laisser prescrire sa créance.

Il y a eu des récriminations, on a été jusqu'à dire que la province de Québec n'avait pas droit à cette indemnité parce qu'elle avait été trop extravagante, parce que ses gouvernements s'en étaient montrés indignes. Je ne répondrai pas aux questions personnelles qui s'adressent aux administrations, mais je répondrai à ceux qui disent que la province de Québec n'a pas droit à cette juste réclamation.

Si la dette de Québec avait pour cause une mauvaise administration, je dirais que ces reproches sont justes et que l'on ne devrait pas faire droit à sa demande d'indemnité ; mais c'est le contraire qui est la vérité. Avec moins de ressources, Québec a su plus faire dans la voie du progrès que n'importe quelle autre province, et, aujourd'hui, parmi les motifs qui doivent nous faire voter les résolutions, il est bon de rappeler que notre Bas-Canada a toujours montré des vues larges et n'a jamais été animé d'esprit sectionnel ou de jalousie locale.

En 1840, avec une population de 550,872 âmes et un surplus en caisse de $189,306, il acceptait l'union sur le pied d'égalité, avec le Haut-Canada, qui avait une population de 427,441 âmes et une dette de $5,925,779 Si je donne ces chiffres, M. l'Orateur, ce n'est pas dans l'intention de discréditer la province d'Ontario qui a réussi à se faire une position si enviable dans la Confédération. C'est simplement pour affirmer cette proposition que la province de Québec a le droit d'attendre, surtout de la province d'Ontario, la libéralité, l'esprit de justice et la considération qu'elle mérite d'avoir. Les chiffres que j'ai donnés, M. l'Orateur, je me permettrai de les appuyer par une citation qui n'est peut-être pas connue de tous les membres de cette Chambre.

Lord Sydenham écrivait les lignes suivantes en 1840 :

" Dans l'été de 1839, le Haut Canada était à la veille de la
" banqueroute avec un revenu annuel de pas plus de £78,000.
" L'intérêt de la dette se montait à £65,000 et les dépenses
" ordinaires de son gouvernement atteignaient £55,000 laissant
" ainsi un déficit annuel de £42,000, alors que l'absence d'un port
" de mer le privait de la faculté d'augmenter ses revenus par
" le moyen ordinaire et le moins onéreux de l'imposition des
" droits."

En 1839, dans une lettre écrite dans le mois de novembre de cette année, lord Sydenham avait dit :

" Les finances sont encore plus délabrées qu'on le croit en
" Angleterre. Le déficit annuel est déjà de £75,000 et excède
" le revenu. Tous les travaux publics sont suspendus. L'émi-
" gration de la province se poursuit nombreuse et rapide.
" L'Union offre le seul moyen de rétablir ses finances en ce
" qu'elle décidera l'Angleterre à aider le Haut-Canada à remplir
" son trésor vide."

Telle était la position en 1841 telle que décrite par le gouverneur anglais dont je viens de donner le nom.

On dira peut-être : c'est une vieille rengaine qui a fait son temps que de dire que le Haut-Canada en 1841 était dans un état financier pitoyable, tandis que le Bas Canada était dans une position avantageuse ; mais on ne peut pas effacer ces faits de l'histoire du pays et doit-on les condamner à l'oubli parce qu'ils sont à notre avantage ?

Depuis l'union, c'est la province d'Ontario qui a eu la large part dans les sommes dépensées pour les travaux publics.

Un autre fait sur lequel il est bon d'attirer l'attention du public : alors comme aujourd'hui presque tous les fonds, ou plutôt tous les fonds je devrais dire,—et elles ont été considérables ces sommes—tous les fonds qui ont été dépensés pour l'immigration, l'ont été soit pour Ontario jusqu'à ces dernières années, soit pour les nouvelles provinces depuis les derniers dix ans. La province de Québec n'a presque pas participé à ces octrois. Et pourtant jamais le Bas-Canada n'a songé à faire de cet état de choses un grief particulier. Moins hardie en affaires

que la race à côté de laquelle elle vit, la race française a été portée par son caractère vers d'autres efforts. Elle a négligé un peu la partie matérielle, mais elle a montré un grand jugement, un grand sens politique dans tout ce qu'elle a fait.

Il ne faut pas perdre de vue les circonstances difficiles dans lesquelles elle a eu à se développer.

A la conquête, la noblesse, tous ceux qui pouvaient réaliser leur fortune et une partie du clergé français retournèrent en France, en sorte qu'une poignée de Canadiens sans grandes ressources et sans presque d'éducation restèrent dans le pays. Cette population dût faire elle-même sa propre éducation en pays conquis, ne conduisant pas elle-même ses propres affaires, ne recevant plus de l'ancienne mère-patrie l'aliment de la pensée, ne pouvant recevoir cet aliment de la métropole dont elle ne comprenait pas le langage. Il ne lui restait qu'un élément de force dans la province, les rares membres du clergé qui n'étaient pas retournés en France ; mais ces vrais pasteurs des hommes suffirent à la tâche. Ils recueillirent les tronçons épars de ce peuple décimé, et à eux seuls ils le tinrent compact.

Ceux qui parlent de l'ignorance dans laquelle le clergé a tenu les Bas-Canadiens ne savent pas ce qu'ils disent, car c'est le clergé qui, à force de sacrifices onéreux, a fondé et maintenu nos grandes institutions classiques. Ce fut un travail lent, pénible, ingrat, mais il donna une direction sûre aux idées comme aux mœurs. Ce ne fut jamais le zèle, ni la bonne volonté qui manquèrent au clergé, ce fut son petit nombre et les moyens. A mesure qu'il put se recruter à même cette population qu'il formait, l'éducation se généralisa et les mœurs et les idées s'améliorèrent. Allez dans nos campagnes, où vous trouverez la paix et le contentement, et si vous consultez les registres de l'état civil par exemple, vous vous convaincrez que, grâce à l'action constante du clergé, la morale, qui, dans les autres pays, catholiques comme protestants, semble diminuer avec les progrès de la civilisation, a suivi une marche ascendante et a atteint aujourd'hui un degré remarquable de pureté. Et aujourd'hui que cette tâche du clergé est arrivée à un tel succès et que nous pouvons nous glorifier d'avoir rejoint les provinces sœurs dans le domaine de l'éducation, il n'hésite pas à se jeter dans le mouvement pour entrer dans la carrière industrielle dans laquelle les

autres nous ont devancé. Cette éducation a formé un peuple tranquille, sans exigences et animé des vues les plus larges. Mon honorable ami et collègue l'honorable ministre des chemins de fer a fait dans cette enceinte l'éloge de l'un des membres de notre clergé qui se sont le plus identifiés avec le nouveau mouvement. Inutile de vous dire que je m'associe de tout cœur aux louanges qu'il a décernés, à l'hommage qu'il a rendu au grand promoteur des chemins de fer dans notre province, à celui que ses supérieurs ecclésiastiques comme la masse de ses concitoyens ont surnommé l'apôtre de la colonisation, au curé Labelle enfin. J'avais besoin de cette digression pour établir ma prétention que Québec au lieu d'être arriéré, a toujours, dans le domaine des idées, répondu au premier appel, et par pur esprit de chevalerie a défendu les grands projets avec plus d'énergie que s'il y avait eu des intérêts matériels.

Lors des crises de 1860 à 1864, quand les deux grandes provinces étaient en champ clos l'une contre l'autre, le Bas-Canada n'aurait eu qu'à persister pour avoir l'espoir de pouvoir reconquérir sa liberté d'action en se séparant du Haut-Canada ; mais il n'aurait pu obtenir sa liberté qu'en s'amoindrissant ; et laissant l'esprit sectionnel de côté, il entra hardiment dans la Confédération, malgré tout ce qu'elle pouvait avoir de menaçant pour une minorité. Il n'avait ni la langue, ni les lois, ni le caractère de la majorité à laquelle il s'alliait. La lutte si vive faite dans le Haut-Canada contre le *French domination* aurait dû avoir son contre-coup chez nous, et exciter les préjugés des uns et la crainte des autres. Mais le Bas-Canada, fort dans sa vitalité et ayant foi dans son avenir, ne voulait pas que ces intérêts sectionnels, si chers qu'ils lui fussent, devinssent un obstacle à la création du grand tout canadien.

Lorsque le siège du gouvernement fut fixé dans les limites du Haut Canada, il y eut à peine un murmure.

Quand l'Intercolonial vint sur le tapis, le Bas-Canada ne songea pas un instant à s'opposer à un projet qui jetait vingt millions dans les provinces maritimes.

Les premiers cris en faveur du Pacifique sortirent de poitrines bas-canadiennes, bien qu'il dût être dépensé des centaines de millions en dehors de la province de Québec, et que par ce

chemin devait s'ouvrir un territoire qui serait bientôt son plus formidable rival.

La politique de protection prit naissance dans la province de Québec, alors que presque tout Ontario partageait encore la doctrine anglaise à ce sujet. La province de Québec en un mot a été le foyer, la force, la vie de toutes les grandes idées qui ont fait la Confédération canadienne et l'ont rendue prospère.

Je dis ces choses pour prouver que la province de Québec a su, dès le premier jour, comprendre le régime constitutionnel, qu'elle est digne de la confiance que la métropole lui a montrée lorsqu'elle a eu le gouvernement responsable, et qu'elle n'a pas été pour les provinces sœurs une cause de regret et de retardement.

Sa loyauté à la Couronne anglaise a été inaltérable, et elle défendait le drapeau anglais en 1775 et en 1812 avec d'autant plus de désintéressement qu'elle ne reçut jamais pour un sou plus que sa part. Si d'autres provinces peuvent se glorifier d'avoir eu plus d'esprit d'initiative, d'être le pays des entreprises, la province de Québec a été le pays des idées. Ses hommes publics ont toujours longtemps avant l'adoption d'un grand projet donné la note juste à ce sujet. Ils ont été les pionniers de la politique comme les missionnaires et les explorateurs ont été les pionniers de la civilisation sur le continent américain. Sur les côtes du Pacifique comme dans les profondeurs de l'Ouest, depuis la Louisiane jusqu'à l'Alaska, vous trouvez encore dans les noms des lacs et des rivières les vieux noms français que de hardis aventuriers leur jetaient en passant; de même, dans le domaine politique, toutes les étapes de la conquête de la liberté dont nous jouissons ont été marquées par des noms franco-canadiens.

Est-il surprenant qu'avec ce caractère chevaleresque, cette abnégation qui l'a toujours empêché de réclamer sa juste part, cette largeur de vue qui l'a toujours dominé, le Bas-Canada emporté par un désir soudain d'avancement matériel, se soit jeté avec ardeur dans la construction des chemins de fer.

Les difficultés dans lesquelles la province se trouve placée aujourd'hui ne prouvent rien contre ses aptitudes. Elle n'a jamais été favorisée comme l'a été Ontario. Si la province de Québec avait été dans des conditions ordinaires elle n'aurait pas

eu besoin de tant de sacrifices et elle aurait pu suivre les autres provinces sans se fatiguer, comme elle le faisait avant 1841.

Depuis la cession jusqu'en 1841, il avait été dépensé dans le Haut-Canada $5,592,746, et dans le Bas-Canada $4,253,436. Les travaux qui ont été faits par le gouvernement canadien dans le Haut-Canada, de 1841 à 1867, s'élèvent à $30,029,063 ; dans le Bas Canada ces mêmes travaux n'ont été que de $20,335,353, donnant une différence en faveur du Haut-Canada de $9,693,710. Durant la même période de temps, les autres travaux faits soit par le gouvernement impérial, soit par d'autres ont été de $84,828,450 dans le Haut-Canada et de $37,336,301 dans le Bas-Canada, donnant une différence contre cette dernière province de $47,492,149. Ces chiffres authentiques sont tirés des documents sessionnels de 1867.

On pourrait ajouter à cela l'état suivant :

Argent dans la caisse du Bas-Canada en 1841....................................	$ 189,306
Dette du Haut-Canada assumée par l'Union	$5,925,779
Total.........	$6,115,085

En sorte que je puis dire sans être contredit qu'en 1867 le Haut-Canada se trouvait à avoir sur le Bas-Canada les avantages énormes qui suivent :

Surplus reçu du Bas-Canada et dette du Haut-Canada passée au Bas Canada...	$ 6,115,085
Surplus de travaux faits en Haut-Canada par le gouvernement....................	$ 9,693,710
Surplus de travaux faits par le gouvernement impérial ou des capitaux privés..	$47,492,149
	$63,300,944
Plus excédent de travaux avant 1841....	$ 1,339,310
Balance contre le Bas-Canada...........	$64,640,254

Voilà les avantages énormes qu'en 1867 le Haut Canada se trouvait à avoir sur le Bas-Canada. Depuis la Confédéra-

tion, il a été dépensé par le gouvernement jusqu'au mois de juin 1882 :

QUÉBEC.

Chemins de fer (Intercolonial)............	$ 8,400,000
Canaux..	$11,000,000
	$19,400,000

ONTARIO.

Chemins de fer	$13,100,000
Canaux..	$21,000,000
	$34,100,000
Ajoutons depuis 1882 :	
Travaux sur le Pacifique dans Ontario...	$ 2,500,000
	$36,600,000
Québec...	$19,400,000
Différence en faveur d'Ontario...........	$17,200,000

Dix-sept millions ! Quel facteur important dans l'économie financière d'une jeune province.

La province de Québec n'a pas, M. l'Orateur, dans le gouvernement ordinaire de ses affaires, démontré qu'elle avait été extravagante. Depuis la Confédération, en effet, avec un subside de trois cent et quelques mille piastres de moins qu'Ontario, avec une administration plus difficile et plus coûteuse qu'Ontario, elle a montré les surplus suivants :

1867–68....................................	$ 203,598
1868–69....................................	350,913
1869–70....................................	79,091
1870–71....................................	57,979
1871–72....................................	106,756
1872–73....................................	268,104
1873–74....................................	116,189
Formant un total de.............	$1,182,630

Je pourrais ajouter à ce moment la somme de $625,000 qui était restée à même le subside fédéral entre les mains du gou-

vernement du Canada et qui fut versée dans la caisse provinciale comme suit : —

Retiré par le gouvernement de M. Joly en 1878–79	$500,000
Et par le gouvernement à la tête duquel j'étais en 1879–80	125,000
	$625,000

Jamais les dépenses ordinaires n'ont dépassé les revenus ordinaires dans la province de Québec. Au contraire, il y a toujours eu un excédent de recettes considérable. J'aurai occasion d'examiner plus tard les circonstances qui ont imposé une dette de $19,000,000 à la province. Je n'y fais allusion en ce moment que pour faire observer que, n'eût été l'obligation de payer les intérêts sur cette dette, charge qui n'entre nullement dans les dépenses ordinaires, la province aurait toujours gardé ses surplus. Les quatre ou cinq chiffres suivants le prouvent :

	De 1867 à 1882.
Dépenses	$33,968,413
Recettes	$33,594,297
Déficit apparent	$374,115
Intérêts sur dette de 1875 à 1882	1,897,738
Excédent réel	$1,523,623

La province s'est imposé une dette onéreuse, parce qu'elle avait absolument besoin de voies ferrées. Il ne faut pas oublier qu'en 1867 le Bas-Canada n'avait que les chemins de fer suivants :

	Milles.
Grand-Tronc, de la Rivière-du Loup à Montréal	290.50
Richmond aux frontières	55.00
Montréal à Lancaster	44.00
Arthabaska à Doucet Landing	35.00
Montréal aux frontières (*viâ* Caughnawaga)	40.00
Saint Lambert à Rouse's Point	43.00
Carillon et Grenville	12.75
Joliette	12.00
Stanstead, Shefford et Chambly	43.00
Total	575.25 milles

C'étaient là tous les chemins de fer que la province de Québec avait dans le temps.

Quant à la province d'Ontario, voyons quelles étaient ses voies ferrées à la même époque. En consultant les documents publics de 1867, l'on voit que le Haut-Canada avait alors du Grand-Tronc 481 milles, et 912 milles pour les chemins de fer suivants dans les différentes parties de la province :

	Milles.	
Ottawa et Prescott	54.00	
Brockville et Ottawa	86.50	
Cobourg et Peterborough	28.00	
Peterborough et lac Chemung	4.00	
Port Hope, Lindsay et Beaverton	56.50	
Northern	94.14	
Erie et Ontario	17.00	
Welland	25.00	
Great Western	363.25	
London et Port Stanley	25.00	
Buffalo et Lac Huron	160.00	
		912

Formant un total de 1,393 milles contre les 575 milles que possédait la province de Québec. Surplus 818 14.

C'est dans ces circonstances que la province de Québec dût faire des sacrifices au montant de près de $19,000,000 pour ses chemins de fer. Mon honorable ami, le député de Durham, a cité, un peu à l'aventure, comme il l'a dit, les sacrifices qui avaient été faits par chaque province pour les chemins de fer. Il a regretté de ne pas avoir la statistique complète et exacte de ces chemins. Je vais tâcher de suppléer à ce qui manque à cette statistique pour ce qui concerne Québec. Durant les quinze années comprises entre le premier juillet 1867, et le premier juillet 1882, la province de Québec a subventionné 1,678 milles de chemins de fer appartenant à des compagnies particulières, et le total de ces subsides s'est élevé à $4,146,164.94 en argent, et à 5,829,000 acres de terre. En estimant la valeur des terres que mon honorable ami n'a pas voulu estimer, en l'estimant pour la province de Québec à $1.00 de l'acre—c'est une évaluation qui n'est certainement pas exagérée,—le total

des subventions que la province avait données pour encourager la construction de chemins de fer par des compagnies privées au premier juillet 1882 s'élevait au chiffre de $9,987.038.99. A cette date, il avait été payé en à-compte des subsides en argent, une somme de $2,410,441.54, de sorte qu'il restait dû à ces compagnies subventionnées $1,757,597.45 en argent, et 5,829,000 acres de terre.

Cette statistique ne s'applique qu'aux chemins de fer bâtis par des compagnies privées. A ceci, il faut ajouter le montant qui avait été payé au 1er juillet 1882 pour la construction du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, savoir $12,537,980.48, (plus d'un quart de million s'est ajouté à ce dernier chiffre depuis 1882). Comme je l'ai déjà dit, au 1er juillet 1882 il restait dû des subsides accordés à ces compagnies $1,757,597.45 en argent et 5,829,000 acres de terre, ou, en tout, une balance représentant $7,586,597.45. En ajoutant ces différentes sommes, on trouvera qu'à la date ci-dessus mentionnée, ce qui avait été contracté de dettes par la province de Québec pour aider à la construction des chemins de fer, formait, si on y ajoute le montant des intérêts sur les sommes payées, un total de $25,347,542.14, se divisant:

En argent réellement payé.........	$17,760,944.69
En subsides à payer	1,755,597 45
Formant un total de	$19,518,542.14
En terres à $1.00 par acre	5,829,000.00
Formant en tout......................	$25,347,542.14

Ces chiffres prouvent clairement que les différents gouvernements qui ont administré les affaires de Québec depuis 1867 n'ont pas reculé devant les sacrifices afin de placer la province dans une position qui fût digne d'elle, digne du rôle qu'elle est appelée à jouer dans la Confédération, et afin de l'empêcher d'être laissée en arrière dans la marche du progrès général.

Aussi les chemins de fer ont-ils stimulé d'une manière puissante le commerce et les ressources de la province; et c'est dans une large mesure à cette cause qu'est dû le progrès et le rapide accroissement que l'on constate de $103,540,000 ou de 59 pour 100 dans la valeur de la propriété de 1867 à 1881 ;

c'est-à-dire de $174,978,174 qu'elle était en 1867, elle a été portée, en 1881, à $278,482,068.

Dans l'été de 1882, il y avait dans la province de Québec 1,812 milles de chemins de fer, donnant un mille de voie ferrée par chaque 104 milles carrés, et chaque 750 habitants. Le tableau suivant indique la position que Québec occupe sous ce rapport vis à-vis des autres provinces du Dominion :

Provinces.	Superficie milles carrés.	Population.	Milles carrés par mille de chemin de fer.	Population par mille de chemin de fer.
Ile du Prince-Edouard........	2.033	108,991	10.75	549
Nouvelle-Ecosse	20.907	440,572	34.37	724
Nouveau-Brunswick	24.174	321,233	31.02	367
Province de Québec..........	188.688	1,359,027	104.13	750
Province d'Ontario	101.734	1,923,228	26.47	500
Province de Manitoba	123.200	65,954	244.44	131
Colombie-Britannique	341.305	49,459	6.326.10	991
Territoire du Nord-Ouest...	2.665.252	56,446		
Puissance du Canada	3.470.392	4,224,810	426.19	531

Et la proportion de la province de Québec, vis-à-vis les autres provinces, sous ce rapport, était celle-ci : l'Ile du Prince-Edouard avait 198 milles de chemin de fer ; la Nouvelle-Ecosse, 608 milles ; le Nouveau-Brunswick, 876 milles ; Ontario, 3,843 milles ; Québec, 1,812 milles ; Manitoba, 504 milles ; la Colombie anglaise, 50 milles, et les territoires du Nord-Ouest, 256 milles, formant à cette date un total pour toute la Puissance du Canada de 8,147 milles de voies ferrées.

Mais, a dit mon honorable ami—après ceux qui l'ont dit avant lui—pourquoi la province de Québec ne se taxe-t-elle pas ?

M. l'Orateur, quand Québec est entré dans la Confédération, ce n'était pas pour empirer sa position. Elle devait y trouver au contraire le maintien de son autonomie. Institutions, langue, lois, ne sont pas tout ce qui constitue l'autonomie ; le caractère et les habitudes en font partie. La taxe directe est opposée aux sentiments des habitants de la province. Malmenée sous les anciens gouverneurs français qui transplantèrent ici l'absolutisme monarchique, sans le frein que les rois eux-mêmes

croyaient devoir s'imposer, plus tard taxée sous le régime militaire et sous le régime moitié constitutionnel et moitié absolu, jusqu'en 1841, notre population a pris naturellement pour les taxes une aversion qui fait aujourd'hui partie de ses mœurs.

On a dit : faites comme le Haut-Canada ; taxez les municipalités pour la justice. Pourquoi adopter un état de choses qui laisserait croire à notre province que la confédération a empiré sa position ?

En 1866, avant la confédération, le Haut-Canada n'avait pour frais de justice, avec son excédent de population, que $336,257 ; le Bas-Canada avait déjà à cette époque $413,903. L'administration était commune aux deux provinces qui formaient la province du Canada, et cependant, les frais d'administration de la justice pour le Bas-Canada étaient beaucoup plus considérables. On convenait donc alors que les circonstances ou la nature de notre organisation rendaient notre justice plus coûteuse. Il n'y a pas besoin d'en chercher longtemps la raison. Il y a d'abord le fait de l'agglomération de la population et du capital dans les grandes villes et dans les ports de mer qui sont de nature à augmenter considérablement les frais de justice. Quoique la population d'Ontario soit plus élevée que celle de Québec, les circonstances multiplient les affaires dans cette dernière province d'une manière disproportionnée à sa population. Presque tout le commerce d'Ontario doit passer par la province de Québec, et s'arrêter à Montréal ou à Québec. Il en résulte toute une série de transactions, assurances, transports, hangarages, manutentions, pouvant entraîner des différends et des frais judiciaires. Et indépendamment de ces causes transitoires de procès il y a, par exemple, le chiffre des importations et des exportations imputables à chaque province. Les importations de la province de Québec, d'après les derniers relevés, étaient de $53,105,257, et dans la province d'Ontario de $41,690,760. Les exportations de Québec étaient de $38,972,121 et celles d'Ontario, de $40,765,921, formant un total pour la province de Québec de $92,077,378, et pour Ontario, de $82,456,681, laissant un surplus en faveur de Québec, de $9,620,697.

Le capital qui est engagé dans la navigation océanique, se composant de treize à quatorze lignes de steamers, et qui est presque exclusivement concentré à Montréal et un peu à Québec,

se monte au moins à $15,000,000 et entraîne des affaires pour au moins $10,000,000 par année, le fret seul se montant à 1,000,000 de tonnes par année.

Le capital des banques impose à la province de Québec une autre série d'opérations onéreuses pour la justice comme on peut s'en convaincre par l'état suivant :

	Québec.	Ontario.	Surplus.
Capital des banques et fonds de réserve..........	$45,000,000	$25,000,000	$20,000,000
Dépôts dans les banques....	55,000,000	40,000,000	15,000,000
Escompte et prêts..........	81,000,000	62,000,000	19,000,000

Nous avons donc sur ces quelques points seulement les chiffres d'affaires suivants auxquels Ontario n'a pas à faire face, et qui entraînent des frais judiciaires considérables :

Surplus d'importations et d'exportations.......	$10,000,000
Capital et affaires des lignes océaniques........	10,000,000
Affaires des banques..................................	19,000,000
	$39,000,000

Ainsi, M. l'Orateur, les dépenses générales dans la province de Québec sont nécessairement plus fortes que dans les autres, et il ne faut pas s'étonner si elle n'est pas dans les mêmes conditions financières que les autres provinces. N'oublions pas qu'une population mixte habite Québec, et nous entraîne à des dépenses générales plus considérables, afin de satisfaire aux besoins de la minorité. Nous avons :

Pour le Conseil législatif de 1867 à 1883............	$650,000.00
Et dans la même période pour les traducteurs parlementaires, double impression, employés nommés en double, double subvention à la charité et à l'éducation de 1867 à 1883..........	700,000.00
Total........	$1,350,000.00

Je ne parlerai pas ici, M. l'Orateur, de la position qui nous fut faite par l'arbitrage après 1867. En effet, lors du partage de l'actif et du passif en 1867, il semble que le moins qu'on eût pu faire eût été de nous donner l'actif et le passif dans la même

proportion. Loin de là, on a augmenté notre proportion d'actif en sorte que nos dettes se sont trouvées, déduisant l'actif:

Québec...........................	$4,193,520.00
Ontario..................................	3,107,432.00

Quand le gouvernement fédéral assuma nos dettes en 1873, il alloua:

Pour dette d'Ontario.....................	$5,013,608.00	
Montant dû...........................	3,107,432.00	
Surplus d'actif pour Ontario.......		$1,906,186.00
Pour la dette de Québec.............	$4,487,179.00	
Montant dû	4,193,520.00	
Surplus d'actif pour Québec........		$ 293,659.00
Différence en faveur d'Ontario....		$1,612,527.00

Puis, Québec ne reçoit que $1,014,712 de subside contre $1,333,568 que reçoit Ontario ; soit une différence de $318,000 par année. Or, les frais d'administration sont les mêmes. Les frais de gouvernement n'augmentent pas en raison exacte de la population. Ainsi, nous avons les désavantages suivants: Surplus nécessaire pour l'administration de la justice, $100,000; surplus pour le Conseil législatif et les dépenses nécessitées par l'usage des deux langues dans toute la procédure parlementaire, $85,000. Si on ajoute la différence de subside $318,000, nous avons tous les ans dans la province de Québec pour le fonctionnement du gouvernement et de nos institutions une dépense plus élevée de $503,000.

Ceci représente un capital assez respectable pour que l'on voie que dans la situation respective d'Ontario et de Québec depuis la Confédération, notre province s'est trouvée dans une position d'infériorité pour laquelle elle a droit de demander le bon vouloir, sinon la libéralité des autres provinces de la Confédération.

La dette qui a été contractée, M. l'Orateur, dans la province de Québec, de la période de 1873 à 1883, s'énumère comme suit:

Emprunt de 1874	$3,893,333
" " 1876	4,185,335
" " 1878	3,000,000
" " 1880	4,275,853
" " 1882	3,000,000
" " 1883	500,000
	$18,854,521

La date indique la responsabilité apparente de chaque gouvernement.

Le gouvernement de M. de Boucherville a augmenté la dette de $8,078,668; le gouvernement de M. Joly, $3,000,000 et le gouvernement que je présidais, $7,775,853.

Voici la responsabilité des gouvernements de Boucherville, Joly, Chapleau, à l'égard de la dette de chemin de fer.

Il a été payé pour le Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, par ces gouvernements, ce qui suit :

Gouvernement de Boucherville :

1875	$ 650,700
1876	1,322,055
1877	3,203,130
1878	2,146,108
	$7,321,999

Gouvernement Joly :

1878	$ 86,786
1879	1,900,980
1880	200,000
	$2,187,766

Le total dépensé pour l'année finissant le 30 juin 1880 a été de $218,129, mais il y a $68,129 imputables au gouvernement Chapleau, arrivé au pouvoir à la fin de 1879.

Gouvernement Chapleau :

1880	$ 68,129
1881	2,206,328
1882	837,391
	$3,958,727

Je n'ai pas à justifier ici les administrations de Boucherville et Joly, qui ne sont pas attaquées, mais, il y aurait peut-être pour moi à me justifier des attaques qui ont été faites contre moi et qui ont servi de prétexte à ceux qui au fond ne veulent pas accorder à la province de Québec ce qu'elle réclame aujourd'hui. Les frais de l'administration que je dirigeais alors, l'emploi de toutes les sommes qui ont été empruntées sous mon administration a été vérifié, dollar par dollar. D'ailleurs, les comptes et états de ces dépenses sont à Québec, et accessibles à tout le monde. Je défie qui que ce soit d'y trouver la dépense d'un sou qui n'ait pas été légitime et justifiée. Mais je ferai grâce à cette Chambre de ces chiffres qui l'ennuieraient, et que cependant j'avais cru devoir réunir afin de pouvoir la renseigner au besoin de la manière la plus complète. Je me contenterai d'en donner une récapitulation. Il a été payé pour le chemin de fer :

Par M. de Boucherville.	Par M. Joly.	Par M. Chapleau.
$7,321,999	$2,187,767	$3,958,727

M. de Boucherville a contracté la première obligation et a dépensé	$7,321,000
Evaluait dépenses pour compléter les engagements pris	2,516,955
	$9,838,974
M. Joly en prenant le chemin a dépensé......	$2,187,767
A laissé des engagements pris pour...............	2,113,314
	$4,301,081
M. Chapleau a terminé le chemin pour......	$3,958,727
Moins engagements par Joly.....................	2,113,314
Responsabilité gouvernement Chapleau.........	$1,845,413

" Pour compléter travaux, pour *rolling stock* et fournitures, " ces derniers ayant ajouté $1,200,000 à la valeur du chemin, " évaluation acceptée par le Pacifique."

M. l'Orateur, on a blâmé le cabinet dont j'étais le chef d'avoir vendu le chemin de fer, et l'honorable député de Durham a dit que le gouvernement de Québec avait enlevé le caractère de

partie du chemin de fer du Pacifique à la voie entre Québec et Montréal en le vendant à une autre compagnie. Ailleurs, l'on m'a accusé d'avoir vendu le chemin dans des conditions désavantageuses pour la province. Discutons d'abord la première question. Avons-nous eu tort de vendre ce chemin ? Je dois dire, M. l'Orateur, que dès les premiers pas que j'ai faits dans la carrière parlementaire ; dès les premières paroles que j'ai prononcées dans l'enceinte législative, j'ai eu deux objets en vue : Je me suis dit que la province de Québec devait être une province manufacturière en même temps qu'agricole. Un pays où durant cinq mois de l'année la terre est couverte de neige, ne pouvait pas être un pays uniquement agricole. L'agriculture doit toujours y avoir la première place, car les revenus du sol sont les plus sûrs et les plus considérables et leur abondance ou leur rareté déterminent les époques de prospérité ou les années de crise générale. Mais j'ai toujours dit que, dans la province de Québec, les efforts des législateurs devraient se porter vers le développement de la richesse industrielle et manufacturière. Nous avons le pays le mieux arrosé et il ne le cède à aucun autre pour tous les avantages qu'il offre à l'industrie. Il ne lui manquait que les voies ferrées qu'il fallait à tout prix lui donner.

J'avais un autre objet en vue. Je voulais que le nord du St-Laurent, que même la région qui s'étend par-delà les Laurentides, région qui sera plus tard, si jamais des jours mauvais viennent à fondre sur nous, le boulevard des libertés de notre pays, fût développée et reliée aux grands centres. De là la nécessité de construire un chemin de fer entre Québec et Ottawa, par les rives nord du St-Laurent et de l'Outaouais, avec des embranchements vers l'intérieur. Seulement j'ai différé d'opinion avec ceux qui croyaient que c'était au gouvernement de la province de Québec d'entreprendre et d'exécuter ces travaux.

Lorsqu'en 1875, l'honorable M. de Boucherville entreprit la construction du chemin Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, j'étais d'avis avec l'une des deux compagnies qui avaient commencé cette entreprise, que ce chemin ne fût pas mis entre les mains du gouvernement. J'écrivis dans le temps un article que j'ai eu depuis occasion de citer en Chambre, demandant d'en laisser la construction à la compagnie du chemin de fer

de colonisation du Nord de Montréal, dont sir Hugh Allan était le président. L'honorable M. Louis Beaubien qui s'est bien éloigné de cette idée depuis ce temps-là, partageait alors les mêmes vues que moi. Nous demandions au gouvernement d'accorder plutôt une subvention additionnelle de $1,000,000 à chacune des compagnies plutôt que d'entreprendre la construction du chemin de fer.

Je ne dis pas cela, M. l'Orateur, pour m'exonérer de la responsabilité de ce qui a été fait par le gouvernement de M. de Boucherville et le gouvernement suivant. Mon opinion n'a pas été suivie, mais cependant, voyant l'effort généreux qui était fait pour la construction de ce chemin, j'ai appuyé l'administration de l'honorable M. de Boucherville, et je prends aujourd'hui toute la responsabilité comme je l'ai prise alors, et par mon vote et par mes paroles dans la Chambre, toute la responsabilité de la construction de cette voie ferrée.

Lorsque la question s'est présentée à mon gouvernement de savoir si l'on devait garder la possession de ce chemin et en faire l'exploitation, je dis alors, comme je le dis encore, qu'à mon avis il valait mieux le vendre. J'ai déclaré qu'un gouvernement ne pouvait pas administrer un chemin de manière à lui faire rendre des revenus proportionnés au capital qui avait été dépensé pour sa construction. Dans les élections générales de 1881, j'ai énoncé ces vues. J'ai dit que le chemin devait être vendu. J'ai dit que le gouvernement le vendrait. J'ai dit le mode que j'adopterais pour le vendre et le prix que j'en accepterais. Aussitôt que la législature fut réunie, je soumis mon projet pour la vente de ce chemin. Ce fut la cause d'une discussion qui dure encore dans les journaux, et où l'on fait intervenir contre moi plus de passion que de raisonnement.

Je ne veux pas revenir sur ces luttes passées ; je ne veux pas faire de récriminations contre ceux qui ont pu mal interpréter ma politique, mes paroles et mes actes. Je ne veux pas fatiguer cette Chambre du récit de toutes les accusations plus ou moins malveillantes qui ont été portées contre moi. Je ne veux pas dire tout ce que la jalousie et l'animosité de mes adversaires ont pu produire. J'ai oublié tout cela, car un homme politique qui travaille pour son pays ne doit pas garder rancune des luttes de la veille ; un homme politique qui n'a pas la force de

faire taire ses ressentiments n'est pas digne du poste qu'il occupe. Il doit lui suffire d'avoir le sentiment qu'il a fait son devoir.

Mais il est une chose que je dirai en défense de cette politique qui m'a attiré tant de désagréments : c'est que la vente du chemin de fer telle que je l'ai faite, une partie au Pacifique à qui j'ai voulu vendre tout le chemin, et l'autre partie à un syndicat, a été faite dans des conditions non-seulement avantageuses, mais dans des conditions qui ne pouvaient se présenter qu'à l'époque où cette vente a été faite, et qui n'auraient pu se présenter plus tard. Je ne m'en fais pas une gloire à moi-même, mais j'ai eu le bonheur de faire cette transaction à un moment où tous les chemins de fer en Amérique étaient cotés à leur plus haut chiffre; à un moment où les compagnies rivales croyaient que l'acquisition d'un chemin de fer était une fortune pour les actionnaires qui s'en emparaient. Trois mois après la vente, les membres du syndicat qui avaient acheté la partie Est du chemin et qui avaient placé quelques milliers de piastres dans l'entreprise s'en retiraient aussi vite que possible, craignant de tout perdre. Je regrette de ne pas voir l'honorable député de Montréal-Ouest (M. Gault) à son siège, car il pourrait nous édifier à ce sujet. J'ai dit que le Pacifique avait refusé d'acheter plus que la partie du chemin de Montréal à Ottawa. Ce fut une grande erreur de sa part et, si je voulais me servir des expressions de l'honorable premier-ministre, je dirais comme lui que ce fut de la part du Pacifique non-seulement une erreur mais une faute grossière, *not only a mistake but a blunder*. Cette faute nous la rachetons aujourd'hui. J'ai dit, M. l'Orateur, à ceux qui avaient attaqué mon administration, à ceux qui m'avaient imputé de mauvais motifs, à ceux qui avaient critiqué la vente que j'ai faite, que je les mettais au défi, comme je le fais aujourd'hui, de trouver un seul homme, connaissant l'administration et la valeur des voies ferrées, qui pût dire que le chemin de fer de la province de Québec n'a pas été vendu tout le prix qu'il valait. On m'a répondu : mais si on a vendu la partie Est, de Montréal à Québec, $4,500,000, dont $4,000,000 en argent et $500,000 en travaux à faire, comment se fait-il que ceux qui l'avaient achetée l'ont revendue au Grand Tronc avec un bénéfice apparent d'un million de dollars.

Je demande à la Chambre de me pardonner cette digression qui m'est toute personnelle, mais enfin je suis obligé d'établir ma position devant cette Chambre et devant le pays. Je le fais aujourd'hui, parce que c'est la première occasion que j'ai de le faire. Quand on dit que la partie du chemin entre Québec et Montréal a été vendue $4,000,000 par le gouvernement et que les acheteurs l'ont revendue $5,000,000, on oublie une chose, M. l'Orateur, c'est que, après la vente, les acheteurs avaient fait à Montréal des travaux pour plus de $100,000 ; ils avaient fait des travaux sur la voie pour au-delà de $75,000 ; à Québec pour changer la voie et la transporter sur la jetée qui borde la rivière Saint-Charles, ils avaient dépensé au-delà de $250,000. On ne dit pas que la compagnie qui avait acheté le chemin a fait l'acquisition, de la ville de Québec, de 600,000 pieds de terrain qui avaient été offerts au gouvernement dont je faisais partie à raison d'une piastre le pied.

Il n'y a donc rien d'étonnant que toutes ces acquisitions et ces améliorations aient ajouté à la valeur du chemin, et que les propriétaires l'aient estimé en conséquence.

Du reste, ce bénéfice, s'il existe, n'est pas un bénéfice en argent sur le prix de revente, ce n'est que le montant des débentures émises sur le chemin ; débentures dont la réalisation dépendra beaucoup de l'état du marché des valeurs de chemin de fer ; débentures prévues du reste dans l'acte législatif autorisant la vente et dont le produit devait servir au parachèvement du chemin. De fait il n'y a pas eu de revente du chemin. Ceux qui contrôlent aujourd'hui ce chemin n'ont fait qu'assumer les responsabilités et la dette des premiers acquéreurs envers le gouvernement. Ils ont donné, il est vrai, leur garantie aux débentures autorisées par l'acte et en ont assuré les intérêts au moyen d'un trafic nouveau qui augmentait d'autant la valeur productive du chemin. Le préjugé a eu beau jeu pour exploiter la crédulité populaire, car l'on savait fort bien que les détenteurs de ces obligations n'iraient pas contredire la valeur fabuleuse que l'on donnait à des obligations qui se cherchaient encore des acheteurs sur le marché monétaire de l'Europe. Encore une fois, je le répète, je défie mes détracteurs de trouver un seul homme compétent en matière de chemins de fer qui puisse dire que la vente n'a pas été faite au prix le plus élevé

que le gouvernement pouvait alors trouver, et plus élevé qu'il pourrait trouver aujourd'hui si le chemin était dans le même état que lors de la vente au syndicat.

Si j'ai pris autant de temps pour développer cette thèse, c'est que les circonstances m'ont lié à la fortune financière de la province, et que la part que j'ai prise dans la direction de ses affaires m'identifie jusqu'à un certain point avec l'état de choses actuel; et il ne m'était guère possible d'expliquer la situation de la province sans être parfois obligé de faire allusion à l'administration que j'avais l'honneur de conduire avant d'être appelé au poste que j'occupe maintenant. Car l'on n'ignore pas que, dans toutes les attaques dirigées contre la province de Québec, c'est surtout le temps de mon administration qui est en jeu, et que c'est moi que l'on tâche de rendre responsable de nos déficits. De fait, c'est avec ce faux prétexte que l'on a voulu démolir ma réputation et me ruiner moi-même dans le parlement où je venais siéger et j'ai cru ne pas trop compter sur votre bienveillance, M. l'Orateur, et sur celles de mes collègues dans cette Chambre en profitant de cette occasion pour revendiquer mon honneur personnel et mon crédit politique dans le pays. Je n'ai rien à cacher, car je n'ai rien à craindre. Je n'ai jamais espéré l'approbation générale; dans les mêlées aussi nombreuses qu'ardentes dont notre province a été le théâtre, il fallait recevoir autant de coups que l'on en donnait. J'ai eu ma part de blessures, mais les seules qui m'aient fait souffrir sont celles qui venaient de mes propres amis. J'ai eu cette mauvaise fortune d'être attaqué dans mon propre camp; j'ai gémi de cette division et j'en gémis encore. Mais je le déclare ici, malgré ces attaques, malgré les légitimes impatiences qu'elles ont soulevées, il ne m'est pas resté de place pour l'aigreur ou le ressentiment. N'ayant jamais agi par passion, je puis parler sans amertume, et c'est avec le désir et l'espoir d'amener ceux qui me combattent à des sentiments plus justes à mon égard que je suis entré plus minutieusement dans les détails de cette politique de chemin de fer dont on s'est servi pour me battre en brèche.

Voilà ce que l'administration que j'ai dirigée à Québec a fait pour les chemins de fer. Voilà la position qu'occupait la province de Québec sur cette question.

J'ai dit que la province de Québec, en faisant ce sacrifice, l'a fait pour se mettre à la hauteur de la province d'Ontario, pour qui le trésor du Canada-Uni avait été si prodigue, tandis que Québec était oublié.

La politique de chemins de fer de notre province a été une œuvre fédérale plutôt que provinciale. Sa dette, comme le démontrent les chiffres que j'ai mis devant la Chambre, n'a pas été causée par sa mauvaise administration, car, en dépit des difficultés dans lesquelles elle se trouve, avec un système administratif plus coûteux, à raison des deux races qui l'habitent ; malgré ces difficultés, dis-je, les dépenses ordinaires ont été à peu près équilibrées. Sa dette s'est accrue de $15,000,000 dans l'espace de dix années pour la construction de voies ferrées, qui ne profitent qu'au commerce du Canada, ne donnent de revenus qu'au gouvernement du Canada, sans aucune compensation pour le trésor provincial. Chaque morceau de fer acheté, chaque instrument importé, chaque homme venu dans la province de Québec pour la construction de ce chemin de fer a été un profit pour le gouvernement du Canada, et une dépense pour la province. Dans ces circonstances, la province de Québec ne demande qu'une chose. Elle demande que l'on empêche de peser sur elle, une partie du fardeau de cette dette, contractée toute entière dans l'exécution d'une entreprise d'un caractère essentiellement fédéral.

Voilà, M. l'Orateur, ce que le gouvernement de Québec a fait, et je ne crains pas de dire qu'en retour de ce qu'il a fait, il mérite l'indemnité qu'on lui offre aujourd'hui.

Mon honorable ami de Durham a voulu dire que la subvention donnée au chemin de fer qui a été bâti à partir du lac Nipissing jusqu'à Pembroke représente une dépense en faveur de la province de Québec, dont l'équivalent a été attribué, il y a deux ans et l'année dernière, à la construction du chemin de fer de Gravenhurst à Callander destiné à déverser le commerce venu de l'ouest par le Pacifique dans la province d'Ontario.

M. l'Orateur, je me permets de différer d'opinion avec mon honorable ami. Ce qui a été dépensé du lac Nipissing jusqu'à Pembroke a été dépensé dans Ontario, et sert au trafic local de cette province. Suivant le raisonnement de l'honorable député, le port de Montréal ne serait pas une richesse pour la province

de Québec, parce que son immense commerce est en grande partie un commerce d'entrepôt. Non, la position géographique est celle qui doit nous guider dans la distribution des améliorations publiques. Il y a plus. Si le territoire en dispute entre Ontario et Ottawa finit par écheoir à Ontario, la portion du Pacifique bâtie dans son territoire sera presque doublée, et son commerce local en bénéficiera dans une même proportion.

Il n'y aurait pas eu d'injustice même si on avait donné $12,000 par mille, de Québec à Montréal, comme indemnité au gouvernement de Québec. Quelques personnes trouvent même à redire que ce subside de $12,000 par mille n'ait pas été donné de Québec à Montréal. Le gouvernement, dans sa sollicitude, a voulu donner une part de ce subside sous forme de travaux utiles à la partie de la province de Québec, qui s'étend depuis Montréal jusqu'au port de Québec, en lui assurant, dans un avenir rapproché, le terminus du Pacifique.

Je n'ai pas voulu faire un reproche à Ontario dans l'historique de cette partie de la question ; c'est un appel que j'ai voulu faire à l'équité des députés de cette province, car je me plais à dire que cette grande province mérite notre admiration et nos éloges pour les progrès immenses qu'elle a accomplis, et à sa gloire, et au profit du pays entier. Cet appel que j'ai voulu faire, je suis sûr qu'il ne l'aura pas été en vain, et que nous pouvons compter sur leur bonne volonté, leur esprit de justice et leur libéralité.

Maintenant, M. l'Orateur, je termine en disant que la motion qui a été faite par l'honorable député de Durham en est une qui doit être rejetée par les députés d'Ontario, à qui surtout cette proposition s'adresse. Quant aux provinces maritimes, le gouvernement s'est montré libéral envers elles. La province d'Ontario, plus riche, plus dotée par les événements qui se sont passés depuis un demi siècle, faillirait à la justice si elle venait dire au gouvernement : "Nous ne vous suivrons pas, si nous n'avons pas l'équivalent de ce que vous donnez à la province de Québec." M. l'Orateur, la province d'Ontario est riche, son trésor regorge d'argent, personne ne la jalouse; mais tout le monde a droit de demander à cette province de ne pas se montrer jalouse et mesquine lorsqu'il s'agit de rendre justice à une

province qui ne vient pas mendier du secours, mais qui vient faire une réclamation qu'en équité on doit lui accorder.

Mon honorable ami ne trouvera pas d'écho de ce côté de la Chambre. La proposition qu'il fait peut être une excellente manœuvre de parti, mais elle ne commande pas la sympathie de ceux qui envisageront cette question au point de vue élevé d'un patriotisme généreux et éclairé. Cette motion n'est faite que dans le but de capter l'opinion, en soulevant des préjugés sectionalistes sous le voile de l'équité ; cette proposition est injuste dans son caractère, et ce caractère sera répudié par la représentation qui adoptera les résolutions qui vous sont soumises.

Discours prononcé au banquet de la St. Jean-Baptiste à Montréal, le 26 juin 1884.

Monsieur le Président, Messieurs,

Il me faudrait le concours de la poésie et de la musique pour célébrer dignement les gloires de ce jour, qui réunit autour de nos bannières nationales les innombrables enfants de la patrie canadienne. Par malheur, je suis brouillé depuis longtemps avec les Muses, si toutefois j'ai jamais eu des relations avec ces illustres sœurs. Il me faudrait aussi le langage académique des princes de la littérature et de la rhétorique, et ce don des dieux n'est pas arrivé jusqu'à moi. Quant le plateau, sur lequel ces mets divins se servent, me fut présenté, je m'aperçus qu'il était vide ; ceux que l'on avait servis avant moi avaient tout pris. Je ne dirai pas les noms de ces coupables, bien que j'en voie deux dans cette salle. (1) Encore moins les accuserai-je. Mal m'en prendrait ; l'un pourrait aller s'asseoir sur le banc pour me condamner, l'autre pourrait me pendre.

Pourtant non, on n'avait pas tout pris : il restait quelques bribes dont je dus m'accommoder. Cela me fit un plat modeste que je viens partager avec vous. Que voulez-vous ? Si je n'ai pas sa beauté, j'ai du moins la candeur de la jolie fille qui "ne peut donner que ce qu'elle a." Encore une fois je vais enlever l'encre et la plume des mains de ceux qui s'obstinent à vouloir écrire que je ne parle pas français ; je vais en faire l'aveu moi-même en vous parlant....canadien.

Oh ! de cette éloquence-là, par exemple, j'en ai ; j'en ai plein la bouche, j'en ai plein le cœur ! Et comment n'en serais-je pas pénétré aujourd'hui ? Cette éloquence de l'âme tressaillant de patriotisme,

> "...... O patrie, ineffable mystère,
> Mot sublime et terrible ! Inconcevable amour !"

cette éloquence, dis-je, a envahi depuis trois jours notre grande ville. Elle y parle une langue que tout le monde comprend,

(1) L'hon. juge Loranger, et l'hon. P. J. O. Chauveau, shérif de Montréal.

que tout le monde applaudit. Et quelle thèse émouvante ! Ce n'est pas seulement une idée, quelque grande qu'elle soit, que ces fêtes évoquent ; elles rappellent à nos souvenirs les pages les plus attrayantes de notre histoire. Sous les auspices de la société St. Jean-Baptiste, qui a si grandement fait les choses, la procession nationale a été pour ainsi dire l'histoire du Canada, en tableaux qui parlaient au cœur, à l'imagination, et nous retraçaient en traits aussi pittoresques qu'ineffaçables les phases les plus dramatiques de notre histoire.

Le cycle entier a été parcouru : c'était d'abord la période de la découverte et de l'établissement du pays ; Jacques Cartier, le hardi marin, envoyé par François Ier à la conquête d'une partie de l'héritage d'Adam qu'il ne voulait pas, disait il, laisser seul en partage à son frère le roi d'Espagne ; c'est Frontenac, la personnification de la lutte triomphante contre l'Angleterre et les sauvages non chrétiens ; c'est la période de la fondation définitive de la colonie.

Puis vient la phase militante, je devrais dire la phase de notre âge héroïque, où le courage, l'audace, l'activité, la valeur personnelle suppléent au nombre. Napoléon, parlant un jour des guerres de la Vendée, disait qu'elles avaient été une lutte de géants ; de quels mots caractéristiques n'aurait-il pas appelé la lutte héroïque des Canadiens, faiblement soutenus par la France, contre les forces combinées de l'Angleterre et de ses colonies !

Enfin arrivent les jours de deuil de la conquête. Ici commence une lutte non moins héroïque que la précédente ; c'est la lutte pour l'existence d'une poignée de colons cédés par un marché diplomatique, et que le vainqueur veut traiter en peuple conquis. Tout le génie politique de l'Angleterre, toute l'astuce et la persévérance de ses hommes d'Etat acharnés à la réalisation d'un projet d'assimilation violente des races, viennent se briser contre la résistance pendant trois quarts de siècle, des Canadiens-français soutenus par leur foi, par leur attachement à leurs traditions, par tout ce qui les constitue une race distincte en Amérique.

Puis vient 1834, avec Duvernay et la fondation de la Saint-Jean-Baptiste qui se lie si intimement avec le jour que nous célébrons et en est en quelque sorte l'aurore. C'est la réalisation

d'une idée qui doit être féconde en grands résultats. Les créateurs d'institutions de ce genre ont-ils toujours conscience de la grandeur de l'œuvre qu'ils fondent ? On en peut douter. Ces créations sont presque toujours un fait providentiel, la résultante d'idées que la force des choses a fait naître et dont les événements déterminent forcément la grandeur. Jusqu'en 1834, les Canadiens avaient lutté sans entente. Les personnalités brillantes n'avaient pas manqué ; ces chevaliers aguerris et indomptables s'étaient fait une large place dans le parlementarisme, comme les chevaliers du moyen-âge s'étaient taillé des marquisats et des duchés dans la féodalité. Mais l'union manquait entre le peuple et ses chefs naturels, trop isolés dans leur lutte. La fondation de la société Saint-Jean-Bsptiste, sa constitution, son programme, appelaient le peuple à la rescousse et sanctionnaient l'union des chefs avec la masse du peuple, comme la grande charte de Jean-Sans-Terre avait jadis scellé le pacte d'alliance entre les barons normands et le peuple anglais.

La fondation de la Saint-Jean-Baptiste ne réveillait pas l'idée nationale, puisqu'elle était restée vivace dans les cœurs, mais elle l'appelait à l'action, activait sa flamme ; elle prêtait au mouvement national toute la force de l'association, cette grande arme du XIXe siècle, le point d'appui que cherchait Archimède pour soulever le monde.

A partir de cette époque la lutte prend un nouveau caractère ; elle se poursuit avec des vicissitudes diverses, où se trouvent de faux mouvements dont les institutions humaines ne sont jamais exemptes : mais l'idée féconde, l'idée de la Saint-Jean-Baptiste, est toujours-là, dominant les événements, plus forte que les hommes et les choses, et elle finit par triompher, sous l'union du Canada, avec la conquête de tous nos droits politiques, civils et religieux.

Quel constraste ! Quelle comparaison naît spontanément dans l'esprit, à la pensée de ces deux époques ! D'un côté, un pays agité, réclamant ses droits, n'ayant que des perspectives sombres devant lui. Cette St. Jean-Baptiste de 1834 a plus l'apparence de préparatifs de guerre que l'air d'une fête. La foi seule, et une foi à soulever des montagnes d'obstacles, dut empêcher les Canadiens réunis dans les jardins de MacDonald

de douter de l'avenir. D'autres, moins confiants, auraient pu croire alors que c'en était fait de l'avenir des Canadiens comme peuple et désespérer d'avoir à jouer un rôle important dans le monde. Mais l'esprit aperçoit un autre tableau : la race opprimée de 1834, arrivée en 1884 au plein développement de ses droits, parfaitement assise dans la province de Québec, songeant à étendre ses rameaux au loin et à rapprocher de l'arbre principal ceux que les circonstances et le va-et-vient des événements ont semés un peu partout chez nos voisins. Lorsqu'on lit les journaux de l'époque et ceux du temps actuel, on mesure bien vite, dans l'ordre politique, l'étendue du chemin parcouru. En 1834, MM. Viger et Morin étaient à Londres, plaidant notre cause contre l'absolutisme oligarchique ; aujourd'hui, sir Charles Tupper occupe un poste d'ambassadeur à Londres, traite avec les puissances du continent de nos intérêts commerciaux, et l'hon. M. Fabre représente nos nationaux en France avec la sanction du parlement du Canada, et fonde un journal canadien à Paris. Elles seraient bien étranges aujourd'hui les tirades à la liberté, les cris de mort aux tyrans, que l'on poussait à cette époque troublée. Aujourd'hui nous jouissons incontestablement de plus de liberté qu'aucun peuple de l'univers. C'est à ce point que nous n'y songeons même plus. C'est presqu'un malheur, car nous sommes exposés, à défaut d'ennemis à combattre, à diriger contre nous-mêmes les coups que l'on portait alors contre une oligarchie méprisée. C'est là le plus grand danger, le seul que nous courions aujourd'hui. Ah ! suivons donc le conseil paternel que nous donnait l'éloquent prédicateur de la St. Jean-Baptiste, lorsqu'il nous disait dans ses élans patriotiques, que si les Canadiens d'aujourd'hui allaient se diviser, ils perdraient le fruit des labeurs du passé. Si le vent de la discorde se mettait à souffler parmi nous, nous ne pourrions continuer l'œuvre glorieuse si bien commencée. Faisons donc aujourd'hui, sur l'autel de la patrie, le vœu de ne jamais susciter ces divisions qui absorbent un temps et des efforts qui seraient bien mieux employés aux grands intérêts que nous sommes tenus de ser-

vir ; qu'il n'y ait jamais parmi nous de ces gens qui se donnent pour mission

> " D'abattre ou d'avilir tout front qui les dépasse,
> Et de faire petit ce que Dieu voulait grand."

La patrie vaut bien le sacrifice de nos griefs personnels, de nos plaintes, de nos ambitions, de nos préférences.

A ce prix seulement nous assurerons l'avenir glorieux que nos héros ont rêvé pour leurs enfants ; à ce prix seulement nous éviterons les obstacles qui pourraient mettre en péril la destinée providentielle de notre nation. Dieu et la patrie le veulent, tous ceux qui ont du cœur et de la foi doivent le vouloir aussi.

J'ai parlé de dangers. Pour ceux qui n'ont pas comme moi confiance dans la destinée providentielle de notre peuple, il semble qu'il y ait danger imminent. Nous sommes envahis de partout ; le flot des races qui diffèrent de la nôtre par la langue, la religion, les mœurs, se presse, toujours renouvelé, sur les rives de notre pays. Et dans le vieux monde, l'Italie qui se fait persécutrice, la France qui se fait païenne, semblent nous prédire que les nations catholiques, que les races latines, ont vu leurs meilleurs jours, et que notre nationalité, produit de ces deux civilisations, est en danger.

N'ayons crainte, cependant. Il ne tient qu'à nous de tout sauver, de vaincre tous les obstacles, d'arriver au but et d'accomplir toutes nos destinées. Voyez-vous cette embarcation qui paraît si frêle ? Vous croiriez que la vague bondissante va bientôt l'engloutir ; elle a disparu un moment, mais le moment qui suit vous la montre se dessinant fièrement sur l'azur du ciel, sillonnant la crête des vagues et plongeant hardiment dans le gouffre qui se creuse devant elle. Elle disparaît au loin dans le plus fort de l'ouragan, et vous plaignez en les admirant les marins de ce vaillant esquif. Maintenant la tourmente est passée, et la vague fatiguée, humiliée, repentante, rapporte à la terre les débris accusateurs de sa funeste colère. En vain y cherchez-vous les épaves de la fière embarcation dont vous déploriez tantôt la perte. Allez plutôt là-bas ; vous la verrez dansant gaiement sur son ancre, séchant ses voiles au soleil qui a reparu ; son équipage a rangé avec soin toutes les pièces du

grément, la boussole a été recueillie précieusement, et les matelots, réparant leurs forces, chantent leur dernier exploit, rêvant déjà au prochain voyage.

Et que faisons-nous en ce moment? Ne chantons-nous pas les luttes du passé, les espérances, les grands projets de l'avenir? Comme les marins de l'équipage dont je parlais tout à l'heure, nous avons traversé heureusement la tempête. Ils durent leur salut à la contruction parfaite de leur embarcation, à leur expérience de la mer, à la vigueur de leurs bras, à leur boussole. Nous aussi, nous avons passé par de rudes tempêtes; mais nous pouvons en braver de plus rudes encore, si nous savons conserver la perfection de nos institutions, l'excellence de notre éducation, la vigueur de nos mœurs, la direction lumineuse et infaillible de notre foi.

J'ai dit il y a un instant, que la Saint-Jean-Baptiste avait été la grande charte de la nation canadienne. Le jour que nous célébrons est une des grandes séances de ses Etats généraux. C'est aussi le jour des grandes manœuvres, un camp de Châlons canadien. Le prophète éclatait en transports enthousiastes en chantant la beauté des incomparables tentes d'Israël, resplendissantes de blancheur et de lumière, et en annonçant au loin la force du peuple choisi entre toutes les nations. Quel spectacle pour nos martyrs, morts pour la foi; nos soldats, morts pour la patrie; nos victimes, tombées pour la liberté; quel spectacle pour toutes ces grandes âmes que celui présenté par cette fête! An premier plan du tableau, ils ont vu tout un peuple agenouillé près de l'autel du Dieu trois fois grand, offrant à ce Dieu des nations les premiers élans de son patriotisme, abaissant devant sa toute-puissance des fronts et des regards que la foi et la liberté portent vers les cieux; puis cette marche solennelle, déroulant dans les rues de la grande cité les anneaux sans fin de cette chaîne vivante et forte; ces chants de gloire, ces hymnes de triomphe, ces âpres senteurs de liberté sortant partout du sol et embaumant l'atmosphère; cette joie, cette allégresse s'étalant, brillant de toutes les couleurs, prenant toutes les formes et tous les caractères; et au milieu de tout cela, comme un lien doux et puissant, comme une étreinte magnétique, ce sentiment d'amour national, de solidarité sympathique,

ce sentiment d'union, si puissant dans sa foi, si fécond dans sa puissance !

Voilà ce que j'ai ressenti, voilà ce que vous avez dû éprouver dans ce grand jour que nous célébrons.

Le jour que nous célébrons, c'est le baiser, l'accolade affectueuse à nos frères des Etats-Unis. Ce que la France est à nous, nous le sommes à nos frères d'Amérique. Je ne suis pas de ceux qui regardent l'émigration comme un crime ou comme un écart de patriotisme. L'émigrant canadien-français aux Etats-Unis, comme le colon canadien dans Ontario, est une avant-garde, un éclaireur de la grande armée d'invasion dont M. Rameau nous a prédit la victoire pour le siècle qui suivra. L'Anglo-saxon émigre aux Etats-Unis pour aller s'inféoder aux institutions républicaines ; il ne revient pas. Le Canadien-français qui émigre n'a pas de plus grande ambition là-bas que de fonder une petite colonie française pour se protéger, s'aider, se souvenir. Il revient aux jours de fête de famille ; il reviendrait aux jours de danger de la patrie. Il reste là-bas ce qu'il est ici, français et catholique. Le travailleur canadien a joué son rôle dans la république voisine ; il a imprimé le cachet de son intelligence et de sa force aux grands travaux de l'état ; semblable en cela aux fortes corporations ouvrières du moyen-âge, qui couvrirent le sol de l'Europe de ces monuments gigantesques qui ont servi de jalons à la marche de la civilisation, des arts et de la foi dans l'Occident.

Plus loin que la ligne 45ème, plus loin que la plus éloignée des colonies canadiennes en Amérique, sur la rive opposée de l'Atlantique, se trouve un beau pays que nous n'avons pas oublié aujourd'hui.

Dans le déploiement fastueux de votre procession, qui de vous n'a pas admiré la grande cavalcade qui nous rappelle un des plus beaux souvenirs historiques de la France ? Dans la recherche de nos gloires passées, dans l'épanouissement de nos joies nationales, la France occupera toujours une place royale dans nos affections. Son histoire n'est-elle pas la nôtre, jusqu'au jour où nous avons commencé l'histoire pour notre propre compte ? La France ! nous y sommes attachés encore par tant de liens, que rien ne peut altérer le sentiment qui nous fait partager ses joies et ses douleurs et vivre de sa vie. Nous ne

pouvons, lorsque nous voulons caresser des rêves ambitieux, nous empêcher de penser que notre vocation en Amérique est un peu celle de la France en Europe.

> " Quand Dieu frappe un grand coup,
> C'est par la main des Francs."

La France, elle, traverse en ce moment une crise terrible ;

> " Ce siècle, dont l'écume entraîne dans sa course
> Les mœurs, les rois, les dieux !........."

ce siècle verra-t-il l'effondrement de cette nation privilégiée, que Dieu avait bénie parce qu'elle s'était donné pour mission de christianiser l'univers en le civilisant ? Elle avait porté la croix jusqu'aux extrémités du monde, voulant récompenser le Christ d'avoir donné la liberté au monde comme un des fruits de l'arbre sacré du Golgotha. Et maintenant, c'est au nom de cette liberté qu'elle chasse le crucifix de ses tribunaux, de ses écoles, de ses hôpitaux, ces temples sacrés de la charité, de la vérité, de la justice. Quelle sanglante ironie ! Mais attendez ; l'école impie, qui insulte ainsi l'humanité, n'aura qu'un triomphe d'un jour; jamais elle ne réussira à déchristianiser la France ! Ecoutez la protestation calme de la conscience publique qui parle pour la famille, pour la société outragée : " Vous avez réclamé la liberté de penser, vous avez demandé la liberté de la presse, vous avez voulu la liberté de l'association, la liberté des réunions. Vous avez risqué le salut de la France pour obtenir ces libertés. Eh bien ! au nom de cette liberté, nous vous demandons le privilège d'instruire nos enfants, de soigner nos malades, de nourrir nos pauvres, de prier pour vous, pour la France ! " Tôt ou tard, cette noble protestation sera entendue, sera exaucée. N'allez pas croire que la foi est morte en France. La croix reste dans les temples plus vénérée qu'auparavant: elle a plus d'empire que jamais sur les consciences; elle a repris dans le sanctuaire de la famille tout le prestige qu'on a cru lui faire perdre dans la société officielle. Non, c'est plus fort que la philosophie, plus fort que la Révolution ; la France baptisée par Clovis, confirmée par Charlemagne, sanctifiée par saint Louis, la France est et restera très chrétienne. Le langage, cette incarnation sublime de la pensée, comme le

Verbe est l'incarnation éternelle de l'idée divine, le langage, plus fort que les décrets passagers d'une législation perverse, le langage a conservé la Croix comme le nom symbolique de ce qui est grand, généreux, honorable. La France guerrière, la France héroïque, la France religieuse dit le fond de sa pensée quand elle emploie ce symbole divin comme la récompense, le couronnement des glorieuses carrières; aussi, malgré ses gouvernements libre-penseurs, elle n'a pas changé, elle ne changera pas le nom glorieux de la croix de la Légion d'honneur. Elle a pu avoir le triste courage de renier le Christ dans son enseignement; elle n'aura pas la force d'arracher la croix de la poitrine de ses savants et de ses braves, de ceux qui ont passé dans la vie ou dans la mort en faisant le bien. Croix glorieuse qu'ont embrassé avec un égal amour les rudes soldats du premier Empire, les fils des Vendéens et les défenseurs du Saint-Siège! Croix glorieuse qui a décoré la poitrine des princes, des prélats, des rois, comme un symbole d'honneur, de gloire et de foi! Croix glorieuse, dont je m'honore comme je m'honore de la décoration pontificale qui brille à côté d'elle sur ma poitrine. Foi! Honneur! c'est-à-dire Catholique et Francais, les deux noms de baptême de tout vrai Canadien!

Voilà, messieurs, les pages d'éloquence canadienne que j'ai lues dans le déploiement de notre fête et que je vous ai répétées dans leur émouvante simplicité. Joyeux chant de gloire, salutaire enseignement, leçon sublime que le passé nous donne pour nous guider dans l'œuvre de l'avenir! Foi, travail, courage, union. Voilà l'idée qui a présidé à la fondation de la société St-Jean-Baptiste, voilà le parfum qui se dégage de la grande manifestation d'aujourd'hui, voilà la pensée féconde qui restera du "jour que nous célébrons."

Discours prononcé à Toronto, le 20 décembre 1884, lors de la célébration du 40e anniversaire de l'entrée de sir John A. Macdonald dans la politique.

Vous accueillez par des applaudissements la demande qui m'est faite de répondre à la santé de la Chambre des Communes, et je vous en remercie. Je sais que vos acclamations ne s'adressent pas tant à l'homme qui vous parle qu'au vieil athlète du parti conservateur ; vous honorez en moi celui qui depuis vingt ans et plus a été l'ami personnel et politique de votre chef et qui s'est longtemps enorgueilli d'être le plus jeune soldat de la vieille garde. Oui, bien que mes goûts et mes habitudes me fassent croire que je suis encore un jeune homme, je n'en suis pas moins un vieux soldat.

Qu'il me soit permis, M. le Président, de vous féliciter du succès de votre grande démonstration en faveur de sir John A. McDonald. Cette réunion prouve à sir John que vous savez apprécier l'œuvre de sa vie, et en même temps elle est un gage pour l'avenir, elle donne l'espoir à ceux qui ont travaillé, à ceux qui travaillent et à ceux qui se préparent à travailler à la grande œuvre du développement du pays, que leurs efforts seront un jour reconnus, s'ils ont été inspirés par la fidélité et le dévouement comme l'ont été ceux de leur chef pendant toute sa vie.

Cette réunion prouve encore que vous, de la province d'Ontario, vous êtes comme nous de la province de Québec — peut-être pourrions-nous l'être plus que nous le sommes—unis dans votre dévouement aux chefs du parti, que l'on n'entend pas une seule note discordante parmi vous.

L'heure est avancée, je ne voudrais pas vous retenir longtemps, mais je me demande ce soir, comme peut-être vous vous le demandez à vous-mêmes, pourquoi tous ces toasts, tout cet enthousiasme lorsque le nom de la Reine, du gouverneur-général,

du chef du parti et de la Chambre des Communes est mentionné? Ah! messieurs, ce n'est là qu'une autre formule de la vieille prière que nous avons habitude de faire, et cette nouvelle formule a peut être une signification plus profonde que ne le pensent la plupart d'entre nous. Que servirait à toute l'humanité de dire jour après jour: "Notre père, que votre volonté soit faite," si l'humanité ne devait y apprendre qu'il y a au-dessus de nous une autorité qui a créé et conserve tout ce qui existe, une autorité que chacun doit reconnaître et dont la volonté doit être suivie par nous tous, si nous voulons prospérer. Et lorsque nous proposons, lorsque nous acclamons la santé portée au chef de notre parti et aux grandes institutions de notre pays, nous voulons affirmer notre déférence pour les autorités du pays et pour les hommes qui, par leurs travaux, se sont identifiés avec l'autorité souveraine, nous voulons affirmer le support cordial que doit aux institutions du pays tout citoyen patriote.

Je suis appelé à répondre au toast porté à la Chambre des Communes. Que vous dirai-je des Communes, que chacun des électeurs de cette grande province de l'Ontario ne sache pas?

La Chambre des Communes, c'est le pouvoir du peuple tempéré par l'autorité du souverain et sagement contrôlé par le Sénat.

L'indépendance des députés aux Communes est la meilleure garantie du pouvoir pour un cabinet intelligent. Personne ne tient en plus haute estime que moi la discipline de parti, mais, en même temps personne n'apprécie plus que je ne le fais la franchise et le sans-crainte que montrent les membres d'un corps délibérant, dans l'expression de leurs opinions. La servilité que les despotes même ne peuvent que mépriser, n'a pas sa place chez les députés dignes de ce nom. La discipline unit au sentiment du devoir le dévouement, l'intelligence et la loyauté; la servilité n'implique que l'idée d'abjection ou d'intérêt sordide.

La fidélité au parti, c'est la reconnaissance du même chef par tous, c'est l'adhésion par tous au même programme politique. La discipline de parti commande d'observer, dans tous les actes de la vie publique, cette fidélité promise au chef et à son programme. Avec la discipline de parti, les individualités

disparaissent et les préférences personnelles sont absorbées, dans la confiance générale. Les factions, les coteries enfantées par le favoritisme ou la jalousie, sont la mort de la discipline de parti. Un parti bien discipliné, intelligent et fier dans sa docilité, est le conducteur naturel et le bienfaiteur du peuple. Le peuple est de sa nature, fier, généreux et dévoué. Emporté par la passion ou égaré par l'intrigue, il peut se rendre coupable d'ingratitude, mais sa nature finit toujours par le ramener dans le droit chemin. Il exige chez son chef une intelligence supérieure, la bravoure et la générosité ; et pour s'attacher à un parti, il veut y trouver du dévouement, de l'honnêteté et de la sympathie.

Voilà le secret du parti conservateur et de ses succès non interrompus pendant environ trente ans, voilà le secret de la grande puissance du très honorable monsieur que vous honorez ce soir.

La lutte des partis n'implique pas nécessairement l'idée d'une opposition systématique par l'un, contre toutes les mesures que propose l'autre parti. Au contraire, le parti de l'opposition s'attire les sympathies du peuple lorsqu'il assiste le gouvernement dans les mesures où celui-ci paraît vouloir sincèrement remplir ses devoirs envers la société. L'attitude généreuse du parti conservateur, pendant la période de 1874 à 1878, a contribué largement à lui ramener les affections du peuple.

Cette lutte calme et digne pour la faveur populaire, cette noble rivalité pour la domination, inspirée par un désir sincère d'assurer à la société la plus grande somme de bien, ont acquis aux institutions parlementaires de l'Angleterre la stabilité et le renom que six siècles n'ont pu entamer. Un écrivain français qui avait assisté aux débats des Communes anglaises a dit, que c'était la réunion d'hommes la plus digne depuis le sénat romain, rendant par ces paroles un hommage bien mérité à ce corps dont l'histoire occupe une si belle place dans les annales de l'humanité, et dont les combats ont été ceux de la liberté elle même. Si elle n'était de date aussi récente, je dirais que notre Chambre des Communes prend rang immédiatement après son grand prototype d'Angleterre. Elle exerce, en proportion, les mêmes pouvoirs, assure à tous la même liberté et

les mêmes droits, et fonctionne avec la même régularité, faisant des lois adaptées au temps et aux besoins du pays. Toute puissante qu'elle est, elle a ses défauts comme toute institution humaine ; elle émane du peuple et pour en être la représentation fidèle, elle doit avoir à l'occasion des caprices et des inconstances. Les affections sont changeantes. Elle a été ainsi dans le passé, bien que rarement, abandonnant sir John pour peu de temps, juste assez longtemps pour le regretter, mais *revenant toujours à ses premières amours.* Parfois elle s'impatiente, elle murmure, elle briserait les glaces, s'il y avait des glaces dans la salle des séances, mais personne ne s'entend comme son vieux conducteur à ramener la sérénité et le calme après la tempête. L'art et la nature se sont donné la main pour faire de sir John le plus complet et le plus parfait des parlementaires que nous ayons eus. Tout étrange que cela paraisse, il n'en est pas moins vrai que, une fois solidement en possession de la confiance du parlement, un chef de parti jouit, dans cette forteresse des libertés du peuple, d'une autorité égale au pouvoir des plus grands potentats. Louis XIV, dans sa puissance et l'orgueil de son absolutisme, disait : *L'Etat c'est moi.* Votre hôte, ce soir, messieurs, notre chef honoré, pourrait dire dans un autre sens, mais avec autant de vérité s'il n'était si modeste : *La Chambre des Communes c'est moi.* Il l'a connue dès sa création ; il a travaillé même à sa formation ; et lorsqu'il fut passé maître dans l'art de commander, il l'a gouvernée à sa guise, il l'a façonnée suivant ses idées. Aucun homme n'a exercé autant d'influence sur cette assemblée où se concentrent tous les pouvoirs de l'Etat.

Lorsqu'il est entré aux Communes, l'ancienne Chambre d'assemblée sous l'Union, il a été témoin des combats qui se sont livrés pour obtenir le gouvernement responsable. La lutte fut longue et acharnée. Il y eut un temps où il était permis de douter du succès définitif du gouvernement responsable, du libre régime parlementaire. Les récriminations étaient violentes, l'antagonisme des races surexcité, l'émeute avait envahi les rues et, comme s'il eût fallu un holocauste à la liberté, le temple des libertés parlementaires fut réduit en cendres. Enfin le calme prévalut dans les conseils et le travail paisible de consolidation de la nation put se continuer. Sir John prit place

au premier rang et de cette heure à aujourd'hui son influence a été, en quelque sorte, suprême, et cette grande influence, il s'en est toujours servi pour le progrès matériel de la jeune colonie et pour le prestige et l'autorité de la vieille Angleterre. D'autres peuvent réclamer leur part dans les combats pour le gouvernement constitutionnel. Le nom de sir John est intimement lié avec chaque pas dans la marche en avant du pays, avec chaque étape dans la conquête du gouvernement autonome, avec chacun des glorieux progrès des différentes branches de nos industries nationales. Parlant de cet admirable édifice de l'Etat qu'il connaît si bien, il peut vraiment dire avec le poète :

Who made each mast and sail and rope,
What anvils rang, what hammers beat,
In what a forge and what a heat,
Were shaped the anchors of thy hope ?

Je ne vous retiendrai pas, messieurs, à vous peindre le contraste entre le Canada du jeune John A. et le Canada de sir John d'aujourd'hui—je le trouve encore si jeune que je ne veux pas dire du vieux sir John. Laissez-moi pourtant vous rappeler ce fait qu'il y a maintenant au Canada des particuliers dont le revenu est plus considérable que ne l'étaient les revenus du pays, lorsque sir John est entré dans la vie publique, la première fois. Laissez-moi vous rappeler cet autre fait, qu'alors les colonies anglaises étaient regardées comme de misérables établissements à charge à l'Angleterre et que maintenant nous avons pris place parmi les nations de l'univers.

N'admirez-vous pas comme moi cet étrange revirement des choses ? L'homme, en effet, qui, au début de sa carrière politique, a été témoin des anciennes luttes en faveur du gouvernement responsable, des luttes contre les empiètements arbitraires des proconsuls de Downing street, a pu entendre, après quarante ans, les chefs des deux grands partis politiques anglais, l'assurer qu'il était nécessaire de trouver une forme de fédération, entre la métropole et les colonies, avec un exécutif commun, un pouvoir commun, chargé de traiter les affaires d'intérêt commun et cela pour assurer à l'empire la prospérité, la paix et la force. Combien notre vaillant chef n'a-t-il pas

dû être fier du jeune pays que son travail et son génie ont élevé si haut, lorsqu'il a entendu un disciple de l'école de Manchester, converti il est vrai, faire appel à cette grande force de gouvernement, le pouvoir de l'opinion publique, en faveur de cette idée d'union, de ce principe de fédération, "de nature, a-t-il ajouté, à procurer plus davantages que quoi que ce soit à l'Angleterre et même à l'univers." Qui a plus contribué que sir John à avancer ce changement ? qui a rehaussé, à un tel degré, l'importance de cette colonie, même parmi cette classe de politiciens qui considéraient, il n'y a pas bien des années, que l'intérêt bien entendu de l'Angleterre exigeait qu'elle nous abandonnât ?

M. le président, c'est la confédération qui fait de nos populations séparées une seule nation ; c'est en construisant un chemin de fer d'un océan à l'autre que nous avons donné la force à la confédération, faisant circuler la vie des extrémités au centre et reliant entre elles nos provinces éparses. N'est-ce pas par le développement de nos ressources, par la construction de nos voies ferrées et de nos canaux que la richesse est venue au pays ? Chacun de ces faits porte l'empreinte du génie et de la prévision de sir John.

Je ne tenterai pas, messieurs, de discuter, ce soir, cette question de—comment dirai-je ?—cette question de la fédération de l'empire qui s'imposera aux hommes d'Etat du Canada qui devront l'étudier, comme elle s'est déjà imposée à l'opinion publique de l'Angleterre.

Le cri de l'annexion retentit encore aux oreilles de ceux qui n'ont pas oublié le mouvement de 1849. Mais ce cri ne résonne plus que comme l'expression vide d'un amer désappointement, j'allais presque dire de la déloyauté. On a parlé aussi de l'établissement d'un zollverein commercial avec nos voisins ; mais cela aussi a passé. Parmi les visions libérales n'y a-t-il pas eu aussi le rêve d'un suprême conseil fédéral pour toutes les nations anglo-saxonnes ?

Il est évident que la prochaine génération devra résoudre ces problèmes du futur mode d'existence de notre pays. Il lui faudra choisir entre la fédération politique avec la Grande-Bretagne et ses colonies et la déclaration paisible de l'indépendance du Canada. Cela mettra-t-il autant de temps à se réaliser

que l'idée de la confédération ? Cette idée date en effet du commencement du siècle. Alors un homme politique éminent de la Nouvelle-Ecosse proposa un plan d'union coloniale aux autorités impériales. Quinze années plus tard le mouvement fut répété à Québec par le juge-en-chef Sewell et il fut suivi en 1822 par le projet de sir John Beverley Robinson, et en 1839 par celui de lord Durham lui-même.

Puis vint 1854. Les hommes de cette époque, se roidissant contre le flot révolutionnaire qui par-dessus les mers nous était venu d'Europe, ces hommes étaient remplis de cette idée de confédération, comme si l'invasion des doctrines républicaines avait développé chez le peuple, la pensée de chercher la conservation dans une union plus étroite de toutes les possessions anglaises.

L'humble plante qui n'attirait pas même les regards est devenue un arbre majestueux et plein de sève donnant à des millions d'hommes leur part d'ombre et d'abri, pour me servir de l'expression de mon pauvre défunt ami T. D'Arcy McGee.

L'arbre a-t-il dépéri que nous devions déjà chercher ailleurs l'ombre de l'abri ? Non, loin de là. Comme je viens de vous le dire, c'est la fière Albion elle-même qui réalise le danger de développer par l'émigration des pays ennemis ou indifférents, " lorsque des deux côtés du globe," comme le dit lord Roseberry, " par-delà les mers de l'ouest et par-delà les mers du sud, deux " grandes contrées, deux empires plutôt, tendent les mains, " dans leur ardente loyauté et leur dévouement, au pays d'où " ils sont issus."

Mais nous ne devons pas nous laisser emporter par une exagération du sentiment de loyauté et précipitamment conclure que la désintégration de l'empire est imminente si l'on ne trouve dès maintenant un nouveau mode d'union avec la métropole. J'approuve complètement le noble protêt de notre haut-commissaire, sir Charles Tupper, qui disait à la conférence sur la fédération impériale : " Je dois vous proclamer, sans " hésiter, qu'il est impossible d'augmenter, par un changement " de constitution, ce sentiment de loyauté à la Couronne, et cet " amour des institutions anglaises qui animent le Canada d'une " extrémité à l'autre."

Ce désir d'assurer à l'Angleterre la coopération immédiate de ses grandes colonies démontre clairement les succès que ces colonies ont remportés. Et vraiment, il faudrait être bien exigeant, pour ne pas être satisfait des progrès que le Canada a faits durant les dix-sept dernières années. Notre commerce a pris des développements que les plus confiants n'auraient osé espérer; notre population aura bientôt doublé; nous avons couvert le pays d'un réseau de voies ferrées, agrandi nos canaux, exploité les trésors cachés de nos richesses minérales; nous avons étonné le vieux monde en étalant devant ses explorateurs, ses ingénieurs, ses touristes et ses savants l'inventaire de nos richesses et de nos ressources inépuisables; nous avons réuni en un faisceau de sympathique fraternité sept provinces séparées les unes des autres et couvrant la moitié d'un continent; à nos voisins qui nous menaçaient de famine, par l'abolition de la réciprocité commerciale, nous avons répondu fièrement par une politique de protection qui a prouvé que l'atmosphère du Canada était aussi salubre pour la croissance de l'industrie que pour le commerce et l'agriculture.

Au défi de concourir pour le commerce de l'Asie, nous avons rendu la fière réponse d'un chemin de fer transcontinental bâti en cinq ans, chemin qui sous le rapport de la construction n'est inférieur à aucun autre sur ce continent et qui est supérieur à tous les autres, sous le rapport des distances entre les marchés de l'Asie et ceux de l'Europe.

Ne sont-ce pas des exploits dont nous puissions être orgueilleux, et n'avons-nous pas assez de vastes entreprises à consolider? Ajoutons, M. le Président, que notre rapide croissance comme nation n'a fait qu'augmenter notre affection filiale pour la métropole.

N'y aurait-il pas plus de danger que de profit dans un changement? Les liens de famille les plus forts ont souvent été brisés par l'introduction indiscrète, quoique bien intentionnée, de questions pécuniaires entre les membres de la famille. Je comprends parfaitement la prudente réticence du très honorable monsieur en traitant cette question et je vous conseille de confier vos destinées à l'homme éclairé, au patriote que nous avons pour chef. Sa noble carrière dans le passé nous est une garantie qu'il conduira la nation qu'il a formée, à un avenir

glorieux. Il a passé sûrement à travers des difficultés énormes, sauvegardant toujours sa bonne renommée et l'honneur du pays.

On a dit souvent que notre pays était particulièrement difficile à gouverner. Je n'ai aucune objection à l'admettre; et cela met plus en relief l'habileté de nos hommes d'Etat lorsque l'on considère les progrès merveilleux accomplis par le Canada dans la voie du développement national. Que cette diversité de races soit une source de difficultés dans la direction politique de la nation, je ne suis pas prêt à le reconnaître; mais je prétends qu'on ne peut me contredire, lorsque j'affirme que chacune des deux grandes races qui composent notre union canadienne, a, dans ses traditions, dans son sang, dans son génie, tous les éléments nécessaires pour leur faire atteindre ensemble les plus hauts sommets de la gloire. Les braves Normands et le peuple saxon ont arraché la grande charte qui est restée depuis le 13ème siècle, l'évangile politique du monde. Jamais lauriers plus glorieux n'ont été conquis que ceux de l'Alma et d'Inkerman. Jamais épitaphe n'a été mieux méritée et plus appropriée que celle qui indique au voyageur la tombe de Montcalm et de Wolfe:

Mortem virtus communem,
Famam historia,
Monumentum posteritas
Dedit.

Ce sublime gage de paix dans la gloire sur les restes de deux héros, est là qui commande aux bronzes tonnants de la citadelle, de ne pas troubler dans leur sommeil les glorieux morts de Sainte-Foye et des plaines d'Abraham; il est là, comme la devise inspirée de la gloire et du bonheur à venir de la nation canadienne.

Discours prononcé à Montréal, le 13 janvier 1885, à l'arrivée de sir John A. Macdonald, lors de la célébration du 40ème anniversaire de son entrée dans la politique.

Messieurs,

Je réponds à votre appel. Je n'ai pas loin à aller dans ma pensée pour y trouver les paroles qui vous expriment les sentiments qui débordent en ce moment de mon cœur. Heureux le peuple à qui la Providence donne des chefs qui comptent autant d'hommes de cœur que de soldats et au service desquels la gratitude s'engage à la suite du dévouement; heureuse la Souveraine qui a de tels conseillers et de tels sujets.

Le touchant esprit de fraternité qui éclate dans ces réjouissances vraies et profondes; ces déploiements admirables de la pompe la plus frappante, la plus imposante; cette flamboyante procession qui transforme en rivières de feu les rues de la grande cité; cette manifestation entraînante d'un peuple qui croit et qui aime; ces tressaillements de la nation qui ne sait plus contenir son allégresse, ne sont rien autre chose que l'hymne de reconnaissance montant de toutes les bouches et de tous les cœurs. C'est l'hommage au Dieu des nations pour l'homme puissant qu'il vous a envoyé; c'est en même temps le remercîment chaleureux de tout un peuple au noble et vaillant serviteur qui n'a pas dévié de sa voie, et qui fidèle à sa mission, a su donner à sa patrie son repos, ses labeurs, le poids du jour et les veilles de la nuit. C'est aussi la plus douce récompense que puisse recevoir ce serviteur dévoué qui fut la joie et la consolation de son parti, de son pays qu'il conduisit l'un à la victoire, l'autre à la grandeur.

Sir John, comme les anciens rois de la chevalerie, vous avez voulu avoir votre camp de drap d'or. Vous avez voulu réunir près de vous tous les preux chevaliers dont l'épée et le cœur vous appartiennent. Tous sont accourus autour de vous pour vous

témoigner leur joie et leur dévouement; vous les avez vus à Toronto, vous les voyez ici. Sous leurs habits de fête se cache une forte armure, leurs chants d'allégresse ne leur font pas oublier leur cri de guerre. Un mot de votre bouche, un signe de votre main et les bataillons se formeront serrés, impénétrables, forçant la victoire à suivre leur drapeau, forçant l'ennemi à fuir devant eux. C'est ainsi que vos soldats sont faits. En sortant de la salle du banquet de Toronto, ils montèrent à l'assaut d'une position ennemie, et ils vous arrivent ici la tête couronnée des lauriers tout frais cueillis à Lennox et Addington.

Les Romains allaient à la rencontre du vainqueur de l'ennemi et le faisaient entrer en triomphateur dans leur ville. Une voie consacrée par la gloire était réservée à ces conquérants. Nous ne sommes pas des Romains, mais nous nous faisons plus grands qu'eux sous ce rapport. Ce n'est pas aux marbres froids que nous avons demandé l'éclat de la voie suivie ce soir par notre valeureux chef, mais la route était comme pavoisée de tous les sentiments d'affection et d'admiration que des cœurs de soldats peuvent éprouver pour un chef heureux et aimé.

C'est que parmi nous il n'y a pas et ne peut y avoir de divisions.

Sir John, votre vieille garde vous est fidèle; vos bataillons vous sont dévoués, les conscrits sont serrés dans les rangs. Pas de reproches, pas de murmures, pas de préférences; tout pour le drapeau, tout pour la cause, tout pour la victoire.

Pas de félons, pas de traîtres parmi nous; pas de voix dissidentes dans ce grand concert d'estime et de fidélité.

Que dirait un général à des soldats qui voudraient s'enrôler sous sa bannière à la condition de pouvoir tirer sur ses lieutenants?

Sir John, que Dieu vous garde. Qu'il vous conserve toujours le dévouement de ceux qui vous défendent et vous pourrez célébrer un jour les noces d'or de votre succès politique. C'est le vœu que je vous exprime en terminant.

that Great Britain will still lead
the world in the art of ~~advancement of~~ free government & that
the British system, which is perhaps the most
~~perhaps~~ perfect form of government of the people
shall always prevail.

Discours prononcé à Montréal, le 14 janvier 1885, au banquet donné à sir John A. Macdonald lors de la célébration du 40ème anniversaire de son entrée dans la politique.

M. le Président, Messieurs,

Avant de répondre à cette santé, j'ai un agréable devoir à remplir. Ministre du district de Montréal, je dois remercier le *Junior Conservative Club* qui s'est fait l'organisateur de cette magnifique démonstration. Il a acquis aujourd'hui un nouveau titre à la gratitude du parti. Non content d'avoir fait son devoir sur le champ des luttes, il a couronné son œuvre en préparant cette ovation triomphale au grand homme d'Etat du Canada. Le parti conservateur doit beaucoup à ses jeunes membres. Ce sont eux qui nous ont ramenés au pouvoir après les années d'épreuves qu'a terminées la glorieuse campagne de septembre 1878.

Je me rappelle, messieurs, qu'en 1874 les vétérans du parti, encore tout surpris de la défaite qu'ils venaient de subir, se réunirent dans uue salle de la rue Saint-Jacques pour réorganiser leurs forces. Nombreuses furent les résolutions qu'ils y adoptèrent. Ils résolurent de rester fidèles à leurs traditions, fidèles à leur chef, fidèles au pays; entre autres choses, ils résolurent de gagner la victoire.

Quelques semaines après, une vingtaine de jeunes hommes, j'en vois deux assis à cette table, M. Bergeron et M. Vanasse, s'unirent pour fonder le club Cartier qui, depuis des années déjà, avec le *Junior Conservative Club* a gagné ses épaulettes. Quatre élections générales ont eu lieu depuis que ces clubs ont pris naissance et de ces quatre campagnes nous sommes revenus vainqueurs dans le district de Montréal, nous sommes même sortis plus forts des élections qui ont suivi le coup d'Etat Letellier. Ce

sont là des pages brillantes dans les annales du parti conservateur et j'espère que ce ne sont pas les dernières où les exploits de nos jeunes lutteurs seront consignés. On a coutume de dire que les hommes sont libéraux à leur entrée dans la vie politique et qu'ils deviennent conservateurs dans leur âge mûr. Par votre nombre, messieurs mes amis des clubs conservateurs, il est évident que le contraire est vrai à Montréal et que votre jeunesse n'a pas été entachée des erreurs libérales.

Les nations ont toujours, dit-on, le gouvernement qu'elles méritent. Si cet adage est vrai, il nous faut, M. le Président, célébrer les vertus du peuple canadien, car depuis bien des années il a eu de bons gouvernants, à peu d'exceptions près, et ces intervalles de médiocre administration ont duré juste assez pour faire apprécier à sa valeur le gouvernement de notre hôte distingué. J'ai la confiance que le peuple de ce pays continuera à mériter, par ses grandes vertus, d'avoir à la tête des affaires le bon ministère qui les régit aujourd'hui.

Parler du gouvernement dans ce pays, c'est presque dire le parlement : car le cabinet qui doit rendre compte, jusqu'aux plus minutieux détails, de son administration à la Chambre des Communes et au Sénat est l'agent du parlement dont il doit exécuter les ordres. C'est à cela qu'on en est arrivé partout où s'exerce le contrôle du parlement et dans chacun de ses actes on regarde le cabinet comme un comité du parlement chargé d'exécuter, en dehors des sessions, les ordres des représentants du peuple. Dans notre pays le peuple a plus d'influence sur le gouvernement qu'en aucune autre contrée : car le pouvoir prend sa direction de la branche populaire du parlement, de la Chambre des Communes.

En Angleterre la Chambre des Lords a encore une grande influence comme elle vient de le prouver par le compromis qu'elle a forcé le ministère Gladstone à accepter sur la loi de répartition.

Chez nos voisins des Etats-Unis le Sénat est la chambre dirigeante, il a plus d'influence que la Chambre basse. Le contraire se voit ici. Notre Chambre des Communes est même plus puissante que les Communes anglaises ; car l'influence de la Couronne ne se fait pas sentir ici comme en Angleterre.

Nous pouvons nous vanter d'avoir le gouvernement le plus populaire qui soit sous le soleil.

Le gouvernement doit être l'expression absolue du bon sens de la nation. Il est le crible à travers lequel doivent passer les idées, les aspirations et même les rêves de la multitude pour former un programme éclairé et pratique. Une fois ce programme arrêté, la nation l'exécute par l'intermédiaire du parti.

Les plus forts éléments de cohésion parmi les hommes sont l'esprit d'émulation, l'esprit de domination et l'esprit de conservation. Ces sentiments sont la base même du gouvernement de parti. Lorsqu'un homme de génie s'est emparé de l'affection et de l'admiration du peuple, le parti est le levier de sa puissance. Le parti connaît les besoins du peuple et les projets du chef. Du premier vient le pouvoir, du second la direction. Souvent il arrive que le peuple suit sans se rendre compte et la patrie a pu quelquefois devoir son salut à cette confiance aveugle dans des complications dangereuses et difficiles. Et cette confiance aveugle et cette obéissance absolue dans les moments de danger, lorsque les discussions et les délais seraient pires qu'une faute, sont peut-être la meilleure preuve d'une saine opinion publique. Il est probable, dans ces occasions, que les résultats seront heureux, car si la nation peut errer en jugeant un acte de l'administration, elle se trompe rarement dans le choix de son chef. Où est le secret de l'influence bienfaisante de ce pouvoir presque absolu du premier-ministre dans un gouvernement constitutionnel, si ce n'est dans le profond sentiment de justice, de générosité, de noble émulation qui est le génie même de la nation ?

L'unité d'action nécessaire entre le représentant du peuple et le cabinet, l'unité de vues nécessaire entre le premier-ministre et les autres membres du cabinet, l'autorité illimitée du premier-ministre résultant de la confiance que repose en lui le souverain, créent la pondération des pouvoirs qui ne peut être brisée sans trouble immédiat dans tout le mécanisme. Le roi règne mais ne gouverne pas ; de fait c'est le premier-ministre qui exerce le pouvoir gouvernant, mais il ne peut le faire sans l'unité dans son cabinet et le cabinet ne peut durer longtemps sans l'unité dans le parti. Le parti, lui, est périodi-

quement et, somme toute, correctement jugé par l'électorat. L'unité de vues dans le cabinet est le premier élément du pouvoir d'un parti. Les paroles de lord Melbourne, au temps de l'agitation pour le rappel de la loi sur les céréales, toutes paradoxales qu'elles paraissent, n'en contiennent pas moins une profonde leçon de science politique : "Peu importe ce que nous disons, répétait-il, mais, ne l'oubliez pas, nous devons tous dire la même chose."

Et, M. le président, il est une étrange loi de l'humanité, il est une mystérieuse loi de l'univers ; appelez-la puissance d'attraction, appelez-la électricité, appelez-la magnétisme, elle est la même partout ; la sympathie éclairée qui produit la confiance implicite est l'élément qui gouverne le monde. Autrement, il nous faut recourir à la théorie du despotisme, de la force brutale ou bien retomber dans le chaos.

La constitution anglaise est une machine compliquée dont les différentes pièces ne sont pas toujours logiquement agencées. Blackstone dit qu'elle ne peut fonctionner, à moins que ceux qui sont mêlés aux affaires publiques n'agissent avec beaucoup de droiture et de loyauté les uns envers les autres. Plus que tout autre régime, elle présente des issues qui conduisent à des impasses ; car plus que tout autre elle suppose le bon sens et la bonne foi chez ceux qui sont chargés de son fonctionnement.

La compétence indéniable de chacun de ses pouvoirs peut aller jusqu'à paralyser ou à détruire les autres. La Chambre des communes a le droit de refuser chaque chelin des subsides. Cette Chambre, de même que celle des Lords, peut refuser son assentiment à chaque projet de loi qui lui est présenté. La Couronne a le droit de créer mille pairs du royaume en un jour. Elle peut dissoudre chaque parlement avant même que celui-ci ait commencé à siéger.

Ces empiètements possibles d'un pouvoir sur les autres démontrent la vérité de ce que dit Blackstone, et si cela est vrai en Angleterre, combien plus dans ce pays, n'avons-nous pas besoin de bon sens et de bonne foi avec nos intérêts si variés et si compliqués, avec nos préjugés provinciaux, religieux et nationaux ; car il y a parmi nous des préjugés, et si les députés en sont exempts ou s'ils sont indifférents en ces matières, ils sont forcés de tenir compte des préjugés de ceux qu'ils repré-

sentent, tant qu'ils ne leur ont pas fait comprendre que le gouvernement constitutionnel ne vit que de compromis et de concessions mutuelles.

Cela prouve, M. le président, de quel bois doivent être faits les hommes d'Etat canadiens pour faire régner l'harmonie parmi ces éléments opposés. Au Canada, plus que dans tout autre pays, l'homme d'Etat doit être prudent, sage, doué de beaucoup de prévoyance et avoir une grande connaissance des hommes et des choses. Grâce à la Providence, notre patrie n'a jamais manqué de ces hommes dévoués au public.

Je ne vous ai pas dit toutes les qualités de l'homme d'Etat qui aspire à contrôler le parlement et son pays. Il lui faut endurer toutes sortes d'accusations, sans jamais perdre patience, et les subir avec autant de bonne grâce que si c'étaient des compliments. Il faut qu'il se laisse quelquefois donner la réputation d'être un pécheur, un pécheur endurci. Plus que cela, il doit laisser ses ennemis le représenter comme ayant vendu les plus chers intérêts du pays lorsque peut-être il vient de sacrifier son tout, ses talents et sa santé, pour ce qu'il croit dans son âme et conscience être le bien de sa patrie. Et plus encore que cela, il lui faut, après avoir été ainsi vilipendé, faire ce que sir John a fait si souvent: oublier et pardonner.

Tous nos hommes d'Etat ont dû subir cet ordre de choses de Lafontaine et Baldwin, à Cartier et à notre chef, sir John A. Macdonald.

En vous faisant le portrait de ce que doit être un homme d'Etat, dans ce pays, un souvenir me revient forcément, dans cette ville de Montréal; le souvenir de celui qui avait réuni dans son caractère toutes les qualités du grand citoyen et du grand politique, joignant à cela le noble courage de porter les fautes de ceux pour qui il sacrifiait santé et popularité; le souvenir du frère d'armes de sir John, de sir George Cartier s'efforçant, en 1872, malgré de terribles désavantages, à assurer le terminus du Pacifique à Montréal, et finalement obligé de succomber à la tempête.

Il y a dans cette salle des hommes qui, comme moi, étaient à ses côtés sur les hustings lorsqu'il dit au peuple: "Vous aurez ici le terminus du Pacifique, je vous donne ma parole ue vous

l'aurez," et que le peuple lui répondit en lui lançant des pierres et des œufs pourris.

Vous savez ce qui est arrivé, vous savez la fin du grand homme, et voyez aujourd'hui le résultat de ses efforts: le Grand-Tronc et le Pacifique traversant l'île de Montréal pour se rencontrer sur nos quais et les élévateurs à céréales que le Pacifique fait construire sous les yeux même de quelques-uns des compatriotes de Cartier, alors aveuglés par les préjugés de parti.

Je passais, l'autre jour, près du monument que la patrie a érigé à la mémoire du grand patriote et, regardant cette statue, je me disais que le piédestal aurait dû être fait avec ces pierres qui lui furent un jour lancées à Montréal, comme une expiation des insultes d'une multitude ingrate.

Si de la mémoire de Cartier nous passons à sir John, et si nous examinons sa carrière, nous nous trouvons encore en présence d'un véritable homme d'Etat et d'un vrai patriote.

Lorsqu'il s'agit de sir John, je ne veux pas tomber dans des redites. Son éloge est dans le cœur de tous ceux qui se sont réunis ici pour lui rendre hommage, je n'ai pas besoin de le faire.

Les hommes de son temps ont disparu, il reste seul comme le chêne antique couvrant de son ombre la nouvelle forêt, étendant ses bras et protégeant contre la pluie et l'orage les jeunes arbres qui l'entourent. Il a été le Samson de son parti avec cette différence qu'il n'a jamais été victime de la trahison, qu'il n'a jamais perdu la vue, et lorsqu'il a ébranlé les piliers du temple libéral, il n'est pas resté enseveli sous les ruines.

Sir John, avec sa grande puissance, aurait pu être un homme arbitraire, exclusif ou égoïste, il a toujours été plein d'attentions, d'abnégation et de bienveillance, écoutant toutes les demandes, dévoué au bien-être de chacun de ses partisans, plus anxieux de leurs intérêts que des siens propres. Nous connaissons les milliers de personnes auxquelles il a rendu service et l'on chercherait en vain le nom d'un seul partisan qu'il aurait oublié ou dédaigné.

Il a été le plus grand parlementaire de l'Amérique anglaise; il aurait pu prendre rang parmi les premiers politiques de la vieille Europe.

On a coutume de dire avec Guizot que gouverner c'est perdre sa popularité. Mais il ne serait pas vrai de le dire de sir John : plus il gouverne, plus il gagne en popularité ; la grande épreuve du pouvoir, cette terrible épreuve qui a causé tant de ruines, est pour lui la source d'une nouvelle vigueur et de plus d'affection pour le peuple. Laissez-moi ajouter que l'influence de la carrière de sir John se perpétuera pendant des années et des années après qu'il ne sera plus, comme l'océan qui roule encore ses vagues longtemps après l'apaisement des vents qui l'ont agité.

Lorsque sir John est allé en Angleterre, en 1873, le *Times*, passant en revue sa carrière au Canada, et voulant lui faire un compliment, pas très flatteur pour nous tous, dit que sir John avait plus qu'une intelligence coloniale. Le *Thunderer* ne pouvait concevoir à cette époque combien cette expression était juste. Il a certainement plus qu'une " intelligence coloniale," celui dont l'influence se fait sentir au-delà de l'océan.

Lorsque sir John Young—devenu plus tard lord Lisgar—débarqua à Québec en 1868, les marchands de cette ville lui donnèrent un grand banquet. Le gouverneur alors tout frais arrivé d'Angleterre et ayant encore présentes à l'esprit les instructions de Downing street, dit que la Grande-Bretagne laissait le Canada entièrement libre de rester uni à la métropole ou de se séparer d'elle et cela d'une manière leste qui indiquait quel était le courant des idées en Angleterre à cette époque, relativement aux colonies.

Peut-on imaginer un pareil langage aujourd'hui dans la bouche du représentant de la Reine ? Non, certes. Cela montre combien la valeur des colonies a augmenté depuis quinze ans. La Grande-Bretagne n'a jamais attaché à ses colonies l'importance qu'elle y attache aujourd'hui. Témoin ce projet de fédération impériale auquel s'intéressent tant de ses hommes politiques.

C'est la Confédération, c'est la gigantesque entreprise de notre chemin de fer du Pacifique qui ont rehaussé aux yeux de l'Angleterre, la valeur du Canada. Pendant la dernière décade, l'attitude de l'Angleterre envers ses colonies a changé du tout au tout.

Qui a contribué plus que sir John à élever l'édifice de la Confédération et à cimenter sa clef de voûte en réunissant ensemble les différentes parties ?

La valeur des colonies a décuplé sur les marchés de l'univers et je puis dire qu'il est, dans une large mesure, la cause de l'intérêt que les pays d'Europe semblent prendre en ce moment dans les colonies. Pourquoi la France, pourquoi l'Allemagne ont-elles adopté une politique d'extension coloniale ? Pourquoi les voyons-nous redoubler d'efforts en quête de nouvelles contrées avec une énergie dont le monde n'a pas été témoin depuis le seizième et le dix-septième siècle alors que la France, l'Angleterre et l'Espagne cherchaient chacune une part du nouveau monde ?

Certes, l'homme qui est la cause de tant d'agissements dans l'univers a plus qu'une intelligence coloniale !

J'ai déjà dit que notre chef a réussi à résoudre les questions les plus compliquées dans le passé ; et j'ai pleine confiance, j'ai la certitude qu'il sera à la hauteur de la tâche qui lui est réservée dans les événements politiques de l'avenir au Canada. Nos relations avec la mère-patrie sont telles qu'aucunes nouvelles concessions ne nous sont nécessaires pour le plein développement de notre pays.

Quelle sera notre prochaine évolution ? et avons-nous besoin d'un changement dans notre constitution, dans notre système de gouvernement ? C'est avec ce sentiment de vrai patriotisme que je sonde l'avenir du Canada, que je cherche à scruter celui de la mère-patrie. Je ne suis pas de ceux qui croient qu'à moins d'une alliance offensive et défensive entre la Grande-Bretagne et ses colonies, le démembrement de l'Empire soit imminent. Comme disaient les commissaires de Melbourne dans leur savant rapport sur la Confédération australienne : "Il " vient un temps dans l'histoire de chaque jeune nation où le " sentiment de l'intérêt commun s'éveille et révèle une force de " vie ignorée jusque-là." Tout homme libre doit diriger ses aspirations vers cette époque. Mais je dirai du Canada ce qu'un ex premier-ministre d'une des colonies australiennes disait de son pays : " Ce temps n'est pas encore venu pour nous. Je " doute même qu'aucun de nous désire sincèrement hâter le " cours des choses. Bien que l'heure arrive fatalement où nous

“ devrons passer de notre ét at col onial à l'indépendance, nous
“ sommes présentement sati sfaits de la liberté irresponsable
“ dont nous jouissons.”

J'étonnerai peut-être les pa rtisan s de la fédération impériale en Angleterre, en disant que c e pro jet ne fera que mûrir chez nous l'idée de notre indépendan ce ab solue. La fédération impériale implique l'idée d'une allia nce po ur laquelle lord Roseberey a adopté la maxime de l'union de co mmerce : “L'union pour un but identique avec des moye ns dif férents pour des fins différentes.” Cette alliance, pour êt re eff ective, doit se faire entre des corps indépendants et poss dant les pouvoirs égaux. Ne serait-il pas dangereux de dévelo pper un semblable projet en ce moment ? Je le crois. Je ne ve ux pa s répéter ce que je disais l'autre jour à Toronto, mais nous avon s devant nous un champ suffisant pour employer le travai l et le s forces de la génération actuelle. Développons notre adm irabl e constitution. Donnons un beau nom à notre Dominion. Car c 'est un devoir sacré pour un homme public, devoir envers s a pat rie et envers lui-même, de maintenir l'honneur et la réput ation de son pays.

Nous avons un magnifique pays, auss i grand par ses ressources que par son territoire. Nous av ons une population vigoureuse, morale et intelligente, capab le de faire honneur à tout développement national. Nous avon ous les éléments nécessaires pour nous assurer un avenir br t nt. C'est un crime de lèse-nation de vouloir nous discrédite la n'y a pas d'exigences de parti qui puissent excuser ce cri Il Celui-là qui discrédite le gouvernement de son pays n'a pas eur d'un patriote. Il n'a pas de véritable patriotisme ; ce p co tisme qui inspire le barde dont les accents remplissent l'ân rio u peuple d'un mâle orgueil, d'une dignité fière et d'un in e d ptable courage ; ce patriotisme qui donne le génie au gé om l et l'héroïsme aux soldats, qui donne de divins contours a éra arbres du sculpteur et des nuances célestes aux toiles du x m tre ; ce patriotisme qui enseigne au peuple la sobriété, le ein ail et le contentement ; qui commande la générosité, le rav age, l'initiative et le dévouement aux gouvernants, et à to les vertus domestiques ; ce patriotisme qui place l'homme Etat au-dessus des attaques du méchant et de l'ingratitude de opulations, et qui

est une des bases les plus solides des partis et le secret du succès des hommes d'Etat.

Je ne crois pas que l'Angleterre soit arrivée à cette période de décadence. Je ne crois pas que la Grande-Bretagne, vaste puissance commerciale, dans le monde entier, maîtresse de l'Inde, maîtresse d'un immense continent dans le sud de la mer Pacifique et de la moitié d'un autre continent entre les deux océans, montant hardiment sur la terre d'Afrique à l'assaut d'un barbarisme féroce et séculaire, sentinelle avancée de la civilisation par ses établissements sans rivaux dans les parties les plus éloignées du globe, je ne crois pas que cette nation, qui seule a eu l'habileté de conserver et conserve le pouvoir de résoudre la question d'Orient, soit à une heure de décadence et ait besoin d'assistance pour prévenir sa chute. Non, je puis me compter parmi un million de Français enthousiastes qui croient à la force, à la vigueur, à la grande supériorité de l'Angleterre, qui croient qu'elle est la première des nations du globe. Je crois que l'Angleterre peut résister victorieusement à toutes les attaques que l'avenir lui réserve, comme elle a résisté dans le passé.

Malgré les erreurs de ses hommes d'Etat, le bon sens du peuple anglais suffit pour conserver hautes et fermes les grandes institutions conservatrices qui ont fait sa gloire et ses succès parmi les nations. Que M. Gladstone, dans les vains caprices de son talent, s'imagin[illegible]ouvoir résoudre les dangereux problèmes du capital et du [illegible]vail, de la démocratie socialiste, en livrant à la discussion [illegible]rincipes que l'expérience des siècles a consacrés immortels[illegible]'il tourne et retourne la clef de ces voûtes gracieuses et [illegible]s que des miracles de patience et de sagesse profonde ont [illegible]ées et que seule l'action mystérieuse du temps a cimenté[illegible] jamais ; qu'il examine et déplace avec une curiosité et une [illegible]fiance naïves ces étonnantes pièces de machinerie qui s'ha[illegible]nisent et fonctionnent ensemble — les droits de la Couron[illegible]t les droits du peuple, le système monarchique et la so[illegible]raineté démocratique, les prérogatives royales et le gouve[illegible]ment responsable, la caste devant le roi et l'égalité devant [illegible] loi, l'Eglise et l'Etat, le capital et les gages, — qui comp[illegible]nt cette admirable organisation de la vie sociale et politique [illegible]nglaise ; amateur de socialisme lui-même qu'il ouvre la boî[illegible]e Pandore du socialisme dont il verra les

maux se répandre autour de lui sur une population terrorisée ;— qu'il fasse tout cela, et je ne m'alarmerai pas pour la nation britannique. Le bon sens, le génie de la race anglo-saxonne sont plus forts que les influences délétères du socialisme et survivront aux fantaisies dangereuses de ses hommes d'Etat, de même que l'intelligence et l'industrie du peuple français ont survécu aux folies désastreuses de ses rois et aux néfastes atrocités de ses révolutions.

Burke a dit un jour : " L'âge de la chevalerie est passé ; celui " des sophistes, des économistes et des calculateurs lui a succé- " dé, et la gloire de l'Europe est éteinte à jamais." Je ne crois pas cela. Je crois toujours que la Grande-Bretagne conduira encore le monde à un gouvernement administratif et que le système anglais, qui est peut-être la forme la plus parfaite de la république dans le monde, dominera toujours.

La grande formule qui réunira les sociétés dans l'avenir sera le décalogue du gouvernement constitutionnel anglais. Je crois, avec Delohne dans ses commentaires sur la constitution anglaise, que lorsque le monde aura été dévasté par les conquérants, l'Angleterre continuera à enseigner à l'humanité, non-seulement les principes qui devront l'unir, mais aussi la forme de gouvernement qu'elle devra adopter.

Je ne répéterai pas le mot célèbre du regretté sir Etienne Pascal Taché que le " dernier coup de canon tiré pour la défense du pavillon britannique en Canada, le sera par un Canadien-français," mais je dirai que les Canadiens-Français seront les derniers à chanter sur ce continent l'hymne glorieux " Dieu sauve la Reine."

Je dirai que les Canadiens-français garderont comme leur motto ces mots du chant national de sir George-E. Cartier, qui renferment leurs aspirations les plus légitimes : " Avant tout, je suis Canadien ! "

DISCOURS DE L'HON. M. CHAPLEAU À L'APPUI DE RÉSOLUTIONS CONCERNANT LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, PRONONCÉ À LA CHAMBRE DES COMMUNES LE 16 JUIN 1885.

M. LE PRÉSIDENT,

Je prie les honorables membres de cette Chambre, de vouloir m'accorder leur indulgence au cours des observations que j'ai à présenter sur la grande question qui fait l'objet de ces résolutions. Mes remarques embrasseront un vaste champ et seront en quelque sorte une revue de tous les débats qui ont eu lieu depuis le commencement de cette colossale entreprise. Je devrai revenir fréquemment aux discussions qui ont eu lieu précédemment, et pour cette raison ainsi que pour d'autres motifs, je ferai appel à l'indulgence de la Chambre et je prierai les honorables messieurs de me permettre de faire usage, plus qu'il n'est d'habitude de le faire, plus même que le règlement et les coutumes de la Chambre ne le tolèrent, des notes qu'il m'a fallu prendre pour pouvoir arriver à traiter comme il le mérite le vaste sujet qui occupe en ce moment l'attention de la Chambre.

A quelques milles de Montréal, dans le comté représenté par mon honorable ami le député de Jacques-Cartier, se trouvent une paroisse et une petite ville qui portent un nom allégorique. C'était un prophète que ce brave Cavalier de La Salle qui laissait Montréal, en 1679, pour se rendre en Chine, et qui baptisait du nom de Lachine le point d'où il s'élançait dans ses courses aventureuses, après avoir remonté les flots bouillonnants des rapides qui portent ce nom. Il s'écoula deux siècles avant que le rêve de de La Salle se réalisât, mais il s'est réalisé ; et le sifflet strident de la locomotive a réveillé les déserts silencieux des montagnes Rocheuses, auxquelles était arrivé en 1732, après mille périls, un autre Canadien, appartenant à la grande famille qui a fondé la paroisse natale de mon ami, le député de Richelieu, l'aventureux Gaultier de Varennes, explorant ce mysté-

rieux continent par ordre du gouverneur de la Nouvelle-France, le marquis de Beauharnois, dont le nom a été donné à l'un des plus beaux comtés du Bas-Canada. Heureuse et singulière coïncidence que celle-là ! Trois noms canadiens, qui ont survécu pendant deux longs siècles, sont intimement liés à la grande idée que la route la plus directe, la plus courte et la plus facile entre l'Europe et l'Asie devait se trouver sur le territoire canadien. Ceci me rappelle une phrase de lord Carnarvon, dont le sens prophétique doit avoir frappé ceux qui l'ont lue dans le temps. S'adressant à la Société royale de géographie, à Londres, en 1859, lord Carnarvon disait :

" On peut raisonnablement s'attendre à l'ouverture d'une " ligne régulière de communications qui, ayant son point de " départ à la Nouvelle-Ecosse et sur les côtes du Nouveau-" Brunswick, passera à travers le Canada, et touchant aux éta-" blissements de la Rivière-Rouge, se dirigera à travers les " prairies vers le défilé du Vermillon, pour se terminer aux " régions aurifères de la Colombie-Anglaise, et créera de nou-" veaux centres de civilisation et contribuera à raffermir nos " intérêts et nos sentiments nationaux."

Avant lord Carnarvon, un homme éminent, le major Robert Smith, en 1849, si je ne me trompe, faisait en termes brillants, le tableau des destinées de la nation anglaise. La citation est tirée d'une publication dédiée à Haliburton, mais adressée en réalité au duc de Wellington, au sujet des communications des colonies par voies ferrées :

" Sa Grâce s'est-elle jamais figuré les essaims d'êtres humains " s'élançant d'Halifax, du Nouveau-Brunswick, de Québec, Mont-" réal, Bytown, Kingston, Toronto, Hamilton, et les établis-" sements de la Rivière-Rouge, traversant les Montagnes " Rocheuses de l'Orégon avec les produits de l'occident pour " les échanger contre les richesses de l'ouest. Sa Grâce s'est-" elle jamais représenté l'océan Pacifique sillonné en tous sens " par les navires de toute description, à voiles et à vapeur, de " nos magnifiques colonies de la Nouvelle-Zélande, de la terre " de Van Diemen, de la Nouvelle-Galles du Sud, de la Nouvelle-" Hollande, de Bornéo, de la côte occidentale de la Chine, des

" îles Sandwich, et de mille autres localités, portant dans leurs " flancs les riches produits de l'orient, et les débarquant au " seuil de l'occident pour être transportés et distribués dans " toute l'étendue de nos provinces de l'Amérique du Nord ou " délivrés en trente jours dans les ports de la Grande-Bretagne ? " Sa Grâce a-t-elle réfléchi que l'Angleterre doit au génie inven- " tif de ses enfants, les fondations de sa grandeur commerciale ? " Nous ne nous arrêterons pas à affirmer qu'elle ne conservera " la prééminence dont elle est fière qu'à la condition de se tenir " de vingt ans en avant de toutes les autres nations dans la " pratique des arts mécaniques ? * * *. Sa Grâce enfin " a-t-elle jamais songé à l'existence future d'un grand chemin " de fer national reliant l'Atlantique au Pacifique ? Si Sa Grâce " ne l'a pas fait encore, qu'elle le fasse à présent. Que le peuple " de la Grande-Bretagne, que le ministre des colonies le fassent " aussi ! Aucun pays ne peut sans trouble jouir des avantages " dont l'Angleterre est favorisée. Elle ne peut non plus les " conserver sans de grands efforts. Ses richesses accumulées " ne peuvent rester inactives, elles ne sauraient le faire. Mais " l'entreprise projetée possède un titre plus propre encore à " attirer notre attention. C'est l'important anneau destiné à " compléter la chaîne puissante qui doit resserrer toute la race " anglaise. Que nos rois de chemins de fer et d'usines, que nos " princes du commerce, que nos propriétaires millionnaires, que " les esprits actifs et entreprenants de notre époque, que nos " grands réformateurs et nos hommes d'Etat modernes, dont " un grand nombre prêchent par tout le pays que l'économie " seule peut sauver l'Etat, que tous daignent condescendre pour " quelques moments seulement, à l'étude de l'entreprise pro- " jetée."

Nous pouvons aujourd'hui, de cette enceinte, nous adresser à l'Angleterre et lui dire : Ce que l'on vous demandait alors à vous la métropole, pour maintenir votre prééminence et pour unir par un lien puissant vos immenses colonies, nous l'avons fait nous-mêmes et nous l'avons fait seuls. Nous l'avons fait par le secours de nos hommes d'Etat, et par l'entremise des princes de la finance du Canada. Ils ont, il est vrai, obtenu un peu de cette immense richesse accumulée par votre admirable

génie, mais nous avons garanti ces avances mêmes d'une manière inattaquable.

En traitant la question du Pacifique canadien, on doit se rappeler que c'était en fait de chemin de fer, et comme entreprise unique, le plus grand projet qu'eût encore enfanté le monde. Il peut exister des réseaux de voies ferrées plus considérables, tel que le chemin de fer de la Pennsylvanie, composé de plusieurs lignes, résultant d'entreprises isolées, et plus tard réunies ; et il n'est pas impossible que quelques gouvernements européens aient pu, avec le temps, ajouter un plus grand nombre de milles au réseau de chemins de fer qui recouvrent leur territoire. La France, par exemple, a déboursé jusqu'à présent au-delà de $300,000,000 pour 9,000 milles de voies ferrées ; l'Autriche a garanti $250,000,000 sur 3,694 milles ; mais en aucun pays du monde on n'a encore entrepris, d'un seul coup, la construction de 3,000 milles de chemins de fer, dont cinq ou six cents milles ayant à traverser une région montagneuse, présentant des difficultés presqu'insurmontables. Cette vaste conception, qui relève notre position, au milieu des nations du monde, qui nous rend les égaux de nos fiers et puissants voisins, ne devrait pas être rapetissée ni dénigrée par ceux qui sont le plus intéressés à sa réussite, par les citoyens de notre Canada. Malheureusement, l'esprit de parti est tel chez nos adversaires, la convoitise du pouvoir est telle que le désir de nuire l'emporte sur le patriotisme, la haine sur l'intelligence, et qu'en certaines questions, on en est venu à ce point que l'on regrette que les désastres qu'on avait prévus ne soient pas arrivés. Le Pacifique canadien est né de deux grandes idées : 1° Le besoin de réunir en un seul empire les colonies anglaises de l'Amérique du Nord comme une barrière à opposer au pouvoir envahissant de la république voisine. 2° L'importance clairement comprise de donner, aux millions d'immigrants qui vont venir, accès à nos vastes territoires inexplorés, et d'ouvrir à l'Europe commerciale comme à l'Amérique elle-même la route la plus courte, la plus prompte et la meilleure pour atteindre les sources inépuisables des richesses de l'Asie.

Je n'insisterai pas sur la sagesse de la politique qui a acquis à la Confédération, l'immense et fertile Nord-Ouest, et ce merveilleux pays de la Colombie, parce que personne aujourd'hui

ne la met en doute. Mais il est résulté, de ce développement de forces, des obligations sacrées auxquelles nous ne devrions jamais avoir paru vouloir nous soustraire. La page de nos livres officiels qui témoigne de notre tentative d'échapper aux engagements pris, sera toujours une page sombre, et quand l'histoire parlera, le fait le plus saillant de l'époque de notre vie nationale, sera peut-être l'événement qui nous a préservés de cette flétrissure et de ce malheur, je veux dire le retour du parti conservateur à la direction des affaires. Je sais que pour pallier leur impuissance, nos adversaires ont cherché à persiffler l'administration qui avait promis la construction du Pacifique canadien en dix ans. Mille et mille fois dans cette enceinte, dans leurs journaux, sur les *hustings*, ils ont déclaré cet engagement absurde, ridicule et impossible, et des hommes pour qui je ne puis manquer, pourtant, d'avoir la plus grande déférence, eu égard à leur caractère et à leur haute intelligence, se sont laissés entraîner par ces errements de leur parti à faire les déclarations les plus solennelles et les prophéties les plus sombres, prophéties que les événements ont toutefois complètement démenties.

Il y avait déjà cinq années que nous nous étions engagés envers la Colombie à construire le Pacifique en dix ans, quand l'honorable député de York-Est, alors premier-ministre, disait dans cette Chambre :

" Laissez-moi vous dire, quant à l'entreprise elle-même, que " j'ai toujours été en faveur de la construction d'un chemin de " fer à travers le continent mais je n'ai jamais cru qu'il nous " était possible d'exécuter cette entreprise dans la période de " temps à laquelle l'honorable monsieur avait lié le parlement " et le pays. Je crois que cet engagement était un acte de folie, " de profonde insanité politique, qui n'a pas, que je sache, de " parallèle dans ce pays ou tout autre. Comme je l'ai fait ob- " server, il nous a fallu, dans ces circonstances, lutter contre ' les difficultés que nous avait léguées l'administration précé- " dente. J'ai constaté après un sérieux examen qu'il serait " comparativement facile de connaître la nature probable du " sol de la prairie qui s'étend du lac des Bois à l'est jusqu'aux " Montagnes Rocheuses, mais que ce serait un travail herculéen " de se rendre compte exactement de la nature de la région de

" la Colombie-Britannique et de celle qui s'étend depuis le lac " des Bois à l'est, jusqu'au Nipissingue."

Travail herculéen ! je signale le mot et l'accepte pour décrire d'un seul trait l'immense succès qui a couronné la politique du chef du parti conservateur, et la confiance intelligente de ceux qui l'ont appuyé. Oui, en 1871, le projet de construire le Pacifique était de l'audace sublime. Il révélait le coup d'œil sûr de l'homme ou des hommes qui l'avaient conçu. Mais, en 1876, il ne devait plus y avoir de doute, quand le premier-ministre avait déjà à sa disposition des informations précises. Des relevés d'explorations détaillés avaient été faits, nous pouvons en juger par l'état suivant de leur coût qui se trouve dans les livres bleus :

Section à l'est des Montagnes Rocheuses :—

Explorations au	30 juin	1872.........	$194,125	40
do	do	1873	345,967	52
do	do	1874.........	199,156	29
do	do	1875	290,873	82
do	30 déc.	1875	246,769	13
Total............................			$1,276,892	16

Section des Montagnes Rocheuses : —

Explorations au	30 juin	1873.........	$295,302	—
do	do	1873.........	215,850	—
do	do	1874.........	111,068	—
do	do	1875.........	183,656	—
do	30 déc.	1875.........	204,137	—
Total............................			$1,010,015	38
Grand total..................			$2,286,907	54

Est-il besoin que je mette en regard les théories, la confession d'incapacité du parti libéral en 1876, et l'action du parti conservateur et ses résultats en 1885 ou neuf ans après ?

En 1876, le chef du gouvernement annonçait à la Chambre que les travaux sur la ligne principale du Pacifique étaient rendus au point suivant : — A l'est de Fort William, 22 milles de terrassement ; vers le lac Shenandowan, 13 milles de terras-

sement ; à l'est de la rivière Rouge, 25 milles de terrassement, en tout 60 milles. Remarquez bien : pas une lisse posée, pas un morceau de fer ; seulement le terrassement. Trois ans plus tard, c'est-à-dire en décembre 1878, voici quel était l'état des travaux sur la ligne principale du Pacifique :

De Fort-William à la Rivière-des-Anglais, 50 milles avec rails et 53 milles de terrassement ; de Lacrosse à Selkirk, 75 milles avec rails ; de Keewatin à Lacrosse, 36 milles de terrassement à demi complété. C'est-à-dire qu'en cinq ans le gouvernement Mackenzie avait réussi à terminer 135 milles de chemin de fer, et à en terrasser en partie 89 milles. Mais le pays avait déjà déboursé l'énorme somme de $10,203,000 pour ces fins. M. le président, je n'aurais qu'à ajouter, par procédé de comparaison, qu'en six ans, le gouvernement actuel a construit et terminé 3,121 milles de la ligne principale et des embranchements du Pacifique. Et pour arriver à ce résultat, il n'a pas même utilisé les explorations coûteuses du gouvernement précédent, dont les tracés ont été mis de côté depuis Callander jusqu'à Port Moody. Bien plus, la compagnie du Pacifique a été obligée de déplacer, près de Winnipeg, cent milles des cent cinquante bâtis en cinq ans à si grands frais par le gouvernement précédent. Ce projet de construire le Pacifique en dix ans que l'on appelait de la *folie* et de la démence outrée, inventé par l'incapacité ; ce projet qui paraissait irréalisable et qui semblait exiger un *travail d'Hercule* seulement pour la localisation, ce projet, dis-je, s'est tout simplement accompli en six ans sans efforts, sans secousses, sans péril, sans fardeau pour le peuple.

Le dernier gouvernement, en construisant le Pacifique, à raison de 150 milles en cinq ans, n'aurait pas pris moins de cent ans pour traverser les Montagnes Rocheuses et se rendre à l'océan Pacifique. Et l'on se demande ce que serait devenue l'allégéance de cette belle province de la Colombie à laquelle le gouvernement anglais lui-même n'a pu s'empêcher de donner raison en 1875 ? Stimulés par le développement merveilleux du pays voisin, la Californie, les citoyens de la Colombie qui savent leur pays aussi bien situé, mieux favorisé sous certains rapports, appelé à d'aussi grandes destinées que la Californie, n'auraient pas consenti à dormir dans l'attente d'un chemin toujours promis et jamais donné. Ils ont la noble ambition du

travail, l'école du progrès est à portée de la main, de l'autre côté du détroit de Fuca, le droit était de leur côté, et ils n'auraient pas manqué de nous faire payer lourdement cette infraction à la foi des traités. Grâce à l'intervention de lord Carnarvon, heureusement, les délais furent étendus jusqu'en 1890. Mais ce n'est pas le gouvernement d'alors qui a sauvé l'honneur du Canada, puisqu'à plusieurs reprises le chef du cabinet tout en acceptant l'obligation de terminer dans les quinze années fixées, la route entre Port-Arthur et l'océan Pacifique, s'est déclaré incapable de terminer la section du lac Supérieur, et je ne sais pas si le chef actuel de l'opposition n'était pas encore plus énergique dans ses prédictions décourageantes. Pour lui, l'entreprise paraissait tellement gigantesque, tellement fantastique qu'il allait jusqu'à demander le démembrement de la Confédération. Il prononçait, le 15 avril 1880, les graves et sinistres paroles qui suivent :

" En 1874, j'avais saisi l'occasion de déclarer mon opinion " personnelle relativement au chemin de fer du Pacifique. J'ai " dit alors que je croyais impossible l'accomplissement de la " convention faite avec la Colombie britannique ; qu'à moins " que cette province ne voulût être raisonnable et qu'elle ne " consentît à mitiger les conditions, je ne voyais aucun espoir " de les remplir, et que, si elle insistait à se séparer par suite " du défaut d'accomplissement des conditions de l'acte d'union, " *je serais un des premiers à dire : Qu'elle s'en aille plutôt que de* " *ruiner le pays en tentant d'accomplir une impossibilité. Je n'ai* " *jamais changé d'opinion sur ce point, et chaque année qui s'est* " *écoulée depuis, n'a fait que me montrer davantage la sagesse et* " *la vérité de cette manière de voir.*"

Jamais paroles plus hardies peut-être n'ont été prononcées dans cette enceinte. Il n'y a que la haute position de celui qui les proférait qui ait pu les sauver d'une condamnation, et si un simple député s'en était rendu coupable, il aurait certainement été dénoncé. C'était en 1880 que mon honorable ami le député de Durham exprimait ces idées, quand il avait consenti à faire partie d'un cabinet qui avait accepté toutes les conditions Carnarvon, quand il avait fait partie d'un cabinet dont le chef avait dit, le 31 mars 1876 :

" Nous sentîmes tout d'abord que s'il était impossible de

" remplir à la lettre les engagements pris par nos prédécesseurs,
" l'honneur du pays exigeait que l'administration fît tout ce
" qui lui était raisonnablement possible pour mettre à exécu-
" tion les engagements pris envers la Colombie Britannique,
" sinon tous, du moins ceux qui nous semblaient le plus en
" notre pouvoir de remplir et qui pouvaient être le plus avanta-
" geux pour toute la Confédération, tout en étant de nature à
" satisfaire tous les hommes raisonnables de la Colombie Bri-
" tannique; car cette province croyait avoir lieu de se plaindre
" du manque apparent de bonne foi avec lequel le pays rem-
" plissait ses obligations."

Et ce n'est pourtant pas tout; l'année suivante, l'opposition pour mieux établir les idées nouvelles prônées par son chef proposait, le 26 janvier 1881, l'amendement suivant qui fut appuyé par le chef et par tout le parti :

" M. Burpee (Sunbury) propose comme amendement, secondé
" par M. Rogers, que tous les mots après " que " jusqu'à la fin
" de la motion soient retranchés, et qu'ils soient remplacés par
" les suivants : " la construction actuelle du chemin de fer du
" Pacifique canadien dans la Colombie britannique est préma-
" turée, qu'elle entraîne le pays à une dépense qui dépasse ses
" ressources ordinaires, et qu'elle aura pour résultat le main-
" tien d'une taxation trop élevée, tandis que l'ajournement de
" cette partie de l'entreprise après l'achèvement de la section
" des prairies, permettrait de l'exécuter à bien moins de frais
" et dans un espace de temps raisonnable."

Et, cependant, ces accusations *de folie*, ces *impossibilités*, cette *rupture probable du lien fédéral* ne reposaient ni sur une donnée, ni sur un chiffre, ni sur un raisonnement sérieux. On reconnaissait bien les engagements que la Confédération avait contractés ; mais on se souciait si peu de l'honneur de notre pays, qu'on les mettait de côté pour un simple caprice. Eh bien, M. le président, après ces découragements et ces menaces, je puis me permettre aujourd'hui, de mon siège en Chambre, de vous répéter les célèbres paroles de sir Georges Cartier : " En route " pour l'Ouest, en route pour l'océan Pacifique ! " Oui, en route pour les Montagnes Rocheuses, la Colombie anglaise, pour Yale, Port Moody, Coal Harbour et Victoria.

Par le contrat passé en 1881 avec le syndicat, le chemin était divisé en quatre sections, comme suit:

	Milles.
De Callander à Port-Arthur (par la Cie).........	657
De Port-Arthur à la Rivière-Rouge (par le gouvernement)..	428
De la Rivière-Rouge à Savona's Ferry (par la Cie)..	1,252
De Savona's Ferry à Port Moody (par le gouvernement)..	213
Total..................................	2,550
Ajouter l'embranchement de Pembina...........	65
	2,615

Le 1er mai 1885, nous avions le résultat suivant:—

	Milles.
De Callander à Port-Arthur (bâtie par la Cie)...	657
De Port-Arthur à la Rivière-Rouge (bâtie par le gouvernement)..................................	428
De la Rivière-Rouge à Savona's Ferry (bâtie par la Cie)...	1,252
(Moins 150 milles à niveler.)	
De Savona's Ferry à Port Moody..................	213
Total	2,550
Ajouter l'embranchement de Pembina...........	65
	2,615

En sorte que des 2,615 milles de voie ferrée qui devaient d'abord constituer le chemin de fer canadien du Pacifique, 2,465 milles sont actuellement terminés, si nous y comprenons 56 milles vers Savona's Ferry, dont le terrassement est fait mais dont les lisses ne sont pas posées. Et voici la somme que devra dépenser la compagnie pour compléter son chemin d'une extrémité à l'autre:—

De Callander à Port Arthur.....................	$ 773,279
De Port Arthur à la Rivière-Rouge.........	60,000
De Winnipeg à Savona's Ferry..............	5,003,704
Total...........................	$5,836,983

Jusqu'au 30 avril 1885, les sommes suivantes ont été versées à la compagnie :—

Subvention. Loi de 1881	$12,289,212
" " 1884	9,126,205
Prêt de 1884	20,307,600
Total	$41,723,017

Ce qui laisse pour l'achèvement du chemin la balance suivante :—

Au compte des subventions	$3,585,583
" du prêt	2,192,400
Total	$5,776,983

C'est-à-dire $60,000 seulement de moins qu'il faudra pour terminer le chemin ; de sorte que nous pouvons dire que le chemin est terminé en tant que la compagnie possède les moyens de compléter sa construction.

Pour en revenir à l'opinion exprimée par le gouvernement précédent, et à sa répugnance à construire la section située au nord du lac Supérieur, j'avoue que je n'ai jamais pu comprendre sa persistance à s'y refuser, lorsqu'il se montrait disposé à dépenser $20,000,000 entre le lac Supérieur et Winnipeg. Pendant au moins cinq mois de l'année, la section de Winnipeg aurait été nécessairement fermée, et si la navigation devenait, en été, notre seule ressource, nous n'en étions pas plus mal à nous servir, en tous temps, de la route américaine à laquelle on nous condamnait, en passant par Pembina pour nous rendre à Duluth, à l'autre extrémité du lac Supérieur. L'intérêt de $20,000,000 épargnés nous eût permis d'offrir bien des secours à la navigation projetée sur ce lac. Et puis, si l'on ne reliait pas Fort William au lac Nipissing, pourquoi cette persistance à hâter la construction de la ligne de la baie Georgienne et du Canada Central ? pourquoi dépenser six ou sept millions pour arriver au lac Nipissing à un terminus qui, en réalité, ne pouvait servir sans être relié à Fort William ? Etait-ce pour recevoir le trafic que la navigation y apporterait ? Mais alors, quelques milles de navigation au sud, dans la même baie Geor-

gienne, amenait le commerce sur des voies déjà bâties et plus rapprochées du port océanique de Montréal ; car, de la rivière des Français à Montréal, *viâ* Mattawa, il y a 424 milles, tandis que de Midland à Montréal, il n'y a guère que 400 milles. Le gouvernement libéral du temps savait assez bien quel devait être le coût de la section du lac Supérieur, car ses ingénieurs l'avaient fixé à $20,000,000, calculs que l'expérience a depuis vérifiés. Cependant, il se refusait à la construction de cette section, en contradiction directe avec la décision de lord Carnarvon. Il en donne les raisons dans sa dépêche du 17 septembre 1874 :

" La quatrième condition, dit la dépêche, nous engage encore " d'une manière précise à terminer en 1890 toute la ligne de " communication par voie ferrée. Les objections les plus puis- " santes s'opposent encore à la fixation d'un temps précis pour " l'achèvement des lignes. La partie orientale de la ligne, ex- " cepté en ce qui concerne la lettre seule des conditions, " n'affecte que les provinces situées à l'est du Manitoba, et le " gouvernement n'est pas encore convaincu de la sagesse ou de " la nécessité qu'il y aurait à construire immédiatement la par- " tie du chemin de fer qui traverse le pays compris entre l'ex- " trémité ouest du lac Supérieur et le terminus projeté dans " l'est sur le lac Nipissing, près de la baie Georgienne, et l'on " ne comprend pas non plus que la population de la Colombie- " Britannique puisse, avec aucun semblant de raison, insister " sur l'achèvement, dans un temps donné, de cette partie des " travaux, parce que si ceux qui sont surtout, sinon entière- " ment, intéressés à cette partie de l'entreprise se déclarent " satisfaits, il semblerait que les habitants de la Colombie- " Britannique ne devraient pas, en pratique, avoir droit de " protester en cette matière.

" Le gouvernement se propose de faire preuve de la plus " grande diligence possible pour donner promptement une " ligne de communication par voie ferrée et par eau vers l'ouest " à partir du lac Supérieur, complétant les différents tronçons " de chemin de fer aussitôt que possible, et que peut le per- " mettre la conduite prudente que doit adopter un pays com- " parativement pauvre et peu peuplé.

" Il n'y a aucun doute que ce serait une tâche extrêmement " difficile que d'obtenir du parlement la sanction d'aucun ar- " rangement quant à un temps limité, vu les conséquences qui " ont déjà résulté de l'adoption inconsidérée d'une période limi- " tée, dans les conditions de l'Union, pour l'achèvement d'une " aussi vaste entreprise, dont l'étendue ne peut nécessairement " qu'être imparfaitement comprise par des gens étrangers " au pays. Le comité est d'avis que lord Carnarvon soit informé " que le gouvernement ne peut, en aucun cas, entreprendre " l'achèvement de la ligne complète dans le temps fixé, et qu'il " existe une extrême répugnance contre une nouvelle limita- " tion de temps ; mais s'il devient absolument nécessaire d'as- " surer le règlement immédiat de la dispute par de nouvelles " concessions, on pourrait s'engager à compléter la partie située " à l'ouest du lac Supérieur, de manière à procurer un raccor- " dement par voie ferrée avec les lignes actuelles de chemins " de fer en passant par les Etats-Unis, et par nos eaux cana- " diennes pendant la saison de navigation, en l'année 1890, tel " que demandé."

Et pendant que l'on prétextait l'excès de dépenses pour construire cette partie de la ligne principale, dont l'importance a été pleinement démontrée pendant la malheureuse rébellion du Nord-Ouest, l'on autorisait des frais, sinon entièrement inutiles, du moins nullement nécessaires à l'exécution de notre partie de l'arrangement Carnarvon. Je veux parler de la construction des 85 milles de l'embranchement de Pembina à un coût de $1,600,000. Le gouvernement signait encore le fameux contrat Foster pour l'embranchement de la Baie Georgienne aux conditions suivantes :

Argent..	$ 850,000
Garantie de 4 pour cent..............................	609,000
Terres..	3,400,000
Total..................................	$4,859,000

Il reconnaissait par là même l'obligation de dépenser $1,500,000 pour les 30 milles restant à faire entre l'extrémité est de l'embranchement de la Baie Georgienne et le terminus

au lac Nipissing. Il allongeait délibérément de 30 ou 40 milles la route entre Winnipeg et le lac Supérieur au lieu de l'envoyer directement au lac Nipigon, augmentant nécessairement le coût du chemin de $1,400,000. Il consentait à dépenser $6,000,000 sur la route de Nanaïmo, dans l'île Vancouver, entreprise qui pouvait facilement se retarder, en sorte qu'au moment où il déclarait impossible la construction de la section au nord du lac Supérieur, le gouvernement de mon honorable ami de York-Est, violant un engagement sacré sous prétexte qu'il entraînait une dépense excessive, entreprenait pour $16,959,000 de travaux dont le retardement ne troublait en rien nos arrangements.

Je n'entre pas ici dans le mérite ou l'utilité de ces travaux, ce n'est pas le temps de le faire ; mais je constate qu'on osait bien risquer $17,000,000 sur des travaux que nos obligations ne couvraient pas, pour mettre de côté ceux auxquels nous étions tenus, et auxquels l'arbitrage impérial venait de nous condamner. Je veux faire ressortir le contraste entre le gouvernement Mackenzie qui hésitait, refusait, plaidait, puis enfin consentait, à regret, à construire 1,900 milles de chemin de fer entre le lac Supérieur et la côte du Pacifique en quinze années, et le gouvernement actuel terminant 2,400 milles de la ligne principale, et 701 milles d'embranchements en six ans, sauvant ainsi l'honneur, et dégageant la parole du pays, et nous ouvrant cinq ans plus tôt la porte aux grands succès commerciaux qui doivent nécessairement découler de l'achèvement de notre grand chemin de fer transcontinental. Je sais parfaitement quelle est la réponse que vont nous faire nos amis de l'opposition. Cette réponse est invariablement la même ; et elle est facile à faire, car ils ne se piquent nullement d'être exacts : " Oh ! vont-ils dire, vous, vous avez dépensé l'argent du peuple d'une manière extravagante ; vous avez obtenu l'exécution rapide de ces travaux aux dépens du trésor public." Rien de plus injuste, M. le président, rien de plus faux que l'assertion qu'on nous lance ainsi à la figure, en guise de réponse. Qui donc peut avoir oublié que le gouvernement Mackenzie a offert à toute compagnie consentant à construire et à devenir seule propriétaire des 2,797 milles du Pacifique canadien, les conditions suivantes : subvention en argent, $10,000 par mille ; garantie de 4 pour cent,

pendant 25 ans, sur $7,400 par mille; subvention en terres, 20,000 acres par mille. Je dis que la garantie de 4 pour cent était offerte sur $7,400 par mille, bien que l'avis demandant des soumissions ne spécifiait pas cette somme, mais le gouvernement ne pouvait donner moins, puisqu'il avait lui-même accordé la même garantie dans le contrat de Foster. Cette offre représentait, en chiffres ronds :

Subvention en argent........................	$27,970,000
Garantie de 4 par cent pendant 25 ans...	20,976,500
55,240,000 acres de terre à $2 l'acre........	111,880,000
Total.........................	$160,827,500

Cette aide accordée pour la construction du chemin était un don pur et simple, et nous pouvons le comparer avec les items analogues de la subvention octroyée au Pacifique canadien par le gouvernement actuel, et que voici :

Sections construites par le gouvernement et données à la compagnie........	$29,500,000
Subvention en argent	25,000,000
25,000,000 acres de terre, à $2.00 par acre	50,000,000
	$104,500,000
Surplus offert par le gouvernement précédent	56,327,500
	$160,827,500

Inutile d'ajouter que le chemin que nous donnons aujourd'hui au pays n'est pas, je me sers d'une expression modeste, inférieur à celui que le dernier gouvernement s'attendait à avoir, dans les circonstances les plus favorables, aux conditions qu'il offrait, et bien supérieur à ce chemin sous le rapport de l'équipement, des facilités offertes aux stations terminales, de ses raccordements et de ses embranchements. Et il dépasse de beaucoup les espérances du peuple qui savait déjà que les évaluations, telles que préparées par M. Sandford Fleming en 1879, étaient des évaluations, pour un chemin que l'on voulait être peu dispendieux, et qu'elles n'allouaient que $1,300 par

mille pour le matériel roulant, et pas au-delà de $13,000 par mille pour la construction des sections traversant les prairies. La compagnie a déjà, à l'heure qu'il est, un matériel roulant valant au-delà de $3,000 par mille, et si nous lui accordons le pouvoir de prélever les $15,000,000 additionnels, comme il est proposé par la mesure actuellement présentée, un autre million sera de suite ajouté à la valeur de l'équipement du chemin, en sorte qu'au lieu d'avoir un chemin dont l'équipement vaudrait $5,100,000 pour 2,550 milles de ligne principale, si nous prenons les calculs de l'honorable député de Durham à $2,000 par mille, nous aurons pour la même longueur, un équipement valant $9,000, sans y comprendre les embranchements. Sur ce seul item, nous avons un gain net de $4,000,000 en faveur des facilités que la compagnie pourra mettre au service des voyageurs et du trafic.

M. BLAKE : Ecoutez, écoutez.

M. CHAPLEAU : Mon honorable ami veut faire de l'ironie, mais j'ai pris ses propres chiffres pour les évaluations que je soumets à la Chambre. Je puis dire que les chiffres de l'honorable monsieur ont varié immensément depuis le moment où il a commencé à discuter cette question en Chambre. Si ses opinions politiques avaient subi les mêmes variations, on le verrait à présent siéger de ce côté de la Chambre, et peut-être serait-il le collègue de l'honorable premier-ministre. Ses chiffres ont varié autant que ses demandes et ses appels au gouvernement pour une construction différente du chemin de fer, et c'est malgré les efforts de l'honorable monsieur que le chemin a été construit. Je pourrais aussi faire observer que la compagnie a largement dépassé le chiffre de 2,797 milles assignés comme limite aux entrepreneurs par la dernière administration pour la ligne-mère et les embranchements. Elle a ajouté 712 milles à sa ligne principale de 2,550 milles et 65 milles d'embranchements, ce qui fait actuellement 3,327 milles outre les 600 milles de voies qu'elle a affermées. Le terminus a été prolongé jusqu'à Montréal par suite de l'acquisition de 345 milles de voie au taux de $4,213,758. Une autre somme de $4,000,000 a été dépensée pour avoir accès au littoral de l'Atlantique. Le réseau des chemins de fer contrôlés actuellement par la compagnie dans Ontario a coûté plus de $5,000,000. Il ne reste compara-

tivement que peu de choses à faire pour atteindre le Sault Sainte-Marie et l'ouest américain, la ligne d'Algoma ayant coûté déjà $2,000,000. En un mot, la compagnie a dépensé, et sagement dépensé plus de $15,000,000 de ses propres ressources pour augmenter les moyens d'action de sa ligne principale et pour compléter son immense voie de transport transcontinental.

Mes honorables amis de l'autre côté de la Chambre devraient être les derniers à blâmer ces changements et ces améliorations. L'accusation la plus grave portée par ces honorables messieurs contre le gouvernement, en 1880, était que nous ne construisions pas un chemin assez substantiel et assez complet. Le chef actuel de l'opposition disait, en date du 15 avril 1880 :

" Et encore, si on ne veut pas déprécier sérieusement la " valeur du chemin, en réduisant la qualité de l'ouvrage, en " faisant d'une voie ferrée de premier ordre un simple chemin " de colonisation, il faudra si l'évaluation de mon honorable " ami de Lambton est exacte, dépenser pour arriver au résultat " désiré une somme d'argent bien plus considérable que ne le " dit l'honorable ministre. D'un autre côté, il ne faut pas " oublier que le chemin devra être converti, un jour ou l'autre, " en un chemin de premier ordre, en un chemin de transport " peu coûteux, pour le Nord-Ouest, sans quoi il serait inutile à " cette grande région qui s'étend jusqu'à Battleford et par delà ; " car il faudra que le grain fasse un trajet considérable sur le " chemin du Pacifique avant d'arriver à Selkirk ou à la rivière " Rouge. La Chambre doit en outre se rappeler que, d'après la " théorie en vertu de laquelle l'honorable ministre veut faire " compléter le chemin, il est obligé de donner des courbes et " des rampes raisonnables à la partie qui traverse les prairies " de l'Ouest. Ce qu'il faut, c'est un fret peu élevé sur tout le " parcours. En outre, pour avoir un trafic sans transborde-" ment, il faut un chemin de premier ordre, et lorsque nous " aurons épuisé tout ce que l'honorable ministre se propose de " dépenser, n'oublions pas que nous n'aurons point un chemin " de fer du Pacifique, mais un chemin de fer de colonisation."

Il est vrai que mon honorable ami a changé du tout au tout sur ce point. Après ce qu'il a dit au commencement de cette session, on serait porté à croire qu'il fait maintenant un crime

à la compagnie d'avoir doté le pays d'un chemin de premier ordre.

Il semble craindre que la voie soit trop bien construite pour permettre le transport du fret à bon marché. Il est scandalisé d'apprendre qu'une ligne de premier ordre a coûté au moins $16,000 ou $17,000 le mille, pour la section des prairies, et il insinue charitablement que la malhonnêteté ou l'incapacité ont dû présider à l'exécution de ces travaux. En 1880, sir Charles Tupper donna ordre à l'ingénieur en chef de construire une route peu coûteuse. Nous trouvons le passage suivant dans sa lettre du 15 avril, 1880:

" Quant au tracé et au caractère de la voie ferrée, je sais que " vous avez toujours été en faveur d'une ligne à pentes aisées et " douces. Le gouvernement reconnaît les avantages de ce sys- " tème dans la région sise entre le lac Supérieur et le Manitoba, " mais à l'ouest de la rivière Rouge, nous y attachons une " importance moindre qu'à la colonisation rapide de la contrée " et aux facilités immédiates à donner aux colons. La politique " du gouvernement est de construire un chemin à bon marché, " suivant pas à pas ou plutôt devançant les établissements, avec " des pentes aussi avantageuses que possible, sans faire de " dépenses autres que ce qui sera strictement nécessaire pour " effectuer la colonisation rapide de cette région."

Et pour faire mieux ressortir ce qui me reste à démontrer, je citerai un extrait du rapport de M. Fleming en réponse à cette note :

" Ottawa, 15 avril 1880.

" Monsieur,—J'ai l'honneur de soumettre l'évaluation sui- " vante des dépenses nécessaires pour mettre le chemin de fer " du Pacifique canadien en état d'exploitation depuis le lac " Supérieur jusqu'à Port Moody. A l'ouest de la rivière Rouge, " 100 milles ont été donnés à l'entreprise, et des soumissions " ont été reçues pour une seconde section de 100 milles. Ces " deux sections sont destinées à être construites et équipées de " la manière la plus économique en évitant toute dépense autre " que celle qui est absolument nécessaire pour mettre le chemin " en état de rendre immédiatement des services pour les fins ' de la colonisation de cette région. L'on suggère que la voie

“ ne soit qu’incomplètement ballastée afin de la faire servir “ aux fins de la colonisation et que le ballastage définitif ne soit “ complété que lorsque le trafic demandera une plus grande “ vitesse. L’on se propose d’avoir un matériel roulant suffisant “ pour suppléer aux besoins immédiats, et de n’équiper parfaite- “ ment le chemin que lorsque le pays sera plus peuplé et que “ le chiffre des affaires requerra cette augmentation.

“ Dans ces conditions, et grâce aux autres données fournies, “ le chemin de fer peut être ouvert depuis le lac Supérieur “ jusqu’à la côte du Pacifique, en se basant sur les chiffres “ suivants:

De Fort William à Selkirk (406 milles) avec rampes faibles, y compris un montant raisonnable pour matériel roulant et la direction des travaux		$17,000,000
De Selkirk à Jasper Valley (1,000 milles), avec équipement peu considérable, etc................		13,000,000
De Jasper Valley à Port Moody (550 milles) avec équipement peu considérable, etc :—		
De Jasper au lac Kamloops, 325 à $43,660	$15,500,000	
De lac Kamloops à Yale, 125 à $80,000	10,000,000	
De Yale à Port Moody, 90 à $38,888....	3,500,000	
	$29,000,000	
A ajouter	1,000,000	30,000,000
Total pour 1,956 milles......		$60,000,000

“ Le relevé ci-dessus ne comprend ni les frais d’exploration “ et d’études préliminaires dans toutes les parties de la région “ nord du lac Nipissingue jusqu’à la Baie de James, à l’est, et “ depuis Esquimalt jusqu’à Port Simpson, à l’ouest, entre les “ latitudes 49 et 56, qui ne sont pas imputables à la construc- “ tion, $3,119,618, ni le coût de l’embranchement sur Pembina, “ $1,750,000, ni d’autres montants qui sont portés au compte “ du chemin de fer du Pacifique.”

Un autre rapport adressé au ministre des chemins de fer par l’ingénieur en chef, en date du 16 avril, 1880, s’exprime comme suit :

“ Conformément à vos instructions, je suis à étudier le coût

" de la section est du chemin de fer du Pacifique qui s'étend
" depuis la Baie du Tonnerre, lac Supérieur, jusqu'au terminus
" est du lac Nipissingue.

" Il est impossible de dire ce que coûteront le travail et les
" matériaux dans quelques années, alors qu'arrivera le temps
" de s'engager dans la construction de la section est. En pre-
" nant pour base les prix et les contrats actuels, et en s'en
" tenant aux principes économiques de construction mention-
" nés dans les lettres d'hier, je puis dire sans hésitation que l'on
" peut considérer la somme de $20,000,000 comme étant une
" évaluation raisonnable de ce que coûtera l'établissement de la
" ligne depuis Fort William jusqu'au terminus est.

" Afin que l'évaluation du coût de la ligne depuis Fort
" William jusqu'au Pacifique et depuis Fort William jusqu'au
" terminus est, près du lac Nipissingue, soit bien clairement
" comprise, je crois qu'il n'est pas inutile de soumettre les
" explications suivantes.

" Dans les rapports antérieurs soumis au parlement, j'ai
" recommandé un tracé représentant en général des rampes
" légères et autres conditions favorables. La politique du gou-
" vernement, telle qu'expliquée dans votre lettre, et la modifi-
" cation apportée au tracé par l'abandon de l'ancienne ligne à
" l'ouest de la rivière Rouge, me forcent à changer les vues que
" j'avais eues jusqu'à présent.

" J'ai, de même, évalué le montant de matériel roulant qui
" sera strictement nécessaire pour les fins de la construction, et
" je n'ai pas perdu de vue le fait que le transport des rails et
" des autres matériaux, après l'achèvement de notre propre
" ligne depuis le lac Supérieur jusqu'au Manitoba, sera réduit
" à un prix nominal couvrant les dépenses réelles, et que nous
" n'avons pas les tarifs plus élevés que nous avons été obligés
" de payer en nous servant des lignes américaines.

" Il faut se rappeler que si la ligne de conduite qui est
" actuellement tracée au sujet de l'exécution graduelle des tra-
" vaux est modifiée, si l'étendue des travaux dépasse nos prévi-
" sions, si leur caractère général est changé, tout cela peut avoir
" effet sur le coût des travaux; on doit prévoir le même résultat
" si l'on a à payer un prix plus élevé pour les matériaux ou
" pour la main-d'œuvre, ou si, par suite de ces causes ou pour

" d'autres motifs, les entrepreneurs ne peuvent remplir leurs " engagements et nous mettent dans l'obligation de donner de " nouveaux contrats à un prix plus élevé. Dans ces conditions, " le coût de la totalité de la ligne pourrait être sérieusement " augmenté....

" L'évaluation que j'ai faite est basée sur les données que " j'ai énumérées, et, d'après ces données, la totalité de la ligne " principale, depuis Port Moody, sur la côte du Pacifique, jus- " qu'au terminus est, dans le voisinage du lac Nipissingue, " peut être construite de la manière et dans les conditions " précitées, pour la somme de $80,000,000 environ. Mais pour " parer à toutes les éventualités dont j'ai fait mention, je me " permettrai de recommander qu'un tant pour cent raisonnable " soit ajouté à ce montant, lorsque l'on prendra en considéra- " tion la question du capital nécessaire à l'exécution de l'en- " treprise."

Mon honorable ami, le député de Durham, fut grandement scandalisé lorsqu'il prit connaissance des documents que je viens de citer, et il saisit la première occasion qui se présenta de faire la leçon au gouvernement à ce sujet. Il appuya d'une manière toute spéciale sur le fait que la section des prairies ne pourrait être construite à raison de $13,000 par mille. Toute cette partie de son discours pendant la session de 1880 mérite d'être citée ; je me contenterai d'ajouter ce qui suit à ma citation précédente :

" L'honorable monsieur pourrait facilement nous informer, " s'il le jugeait à propos, de la somme à laquelle il estime le " matériel d'exploitation. Ce matériel est compris, par exemple, " dans l'estimation de $13,000 par mille pour le chemin dans " la prairie. Mais l'honorable ministre ne veut pas nous décla- " rer quelle somme il peut déduire de ces $13,000 par mille " pour le matériel, et je n'en suis pas surpris, car je crois qu'il " lui faudrait pour cela recourir aux décimales. Si nous tenons " compte du fait qu'un matériel du même genre, suivant la " première estimation, coûte $2,000 du mille, que les rails " d'acier, les éclisses et les attaches coûtent plusieurs milliers " de piastres de plus par mille, nous verrons qu'il reste bien " peu des $13,000 par mille pour la construction même du

" chemin...... Soixante et dix milles à l'ouest de la longitude " d'Edmonton, on trouve les confins de la prairie. Je prends " donc la longitude d'Edmonton qui forme aussi le point de " divergence, dans le cas où, par la suite, on adopterait un " tracé plus au nord ; je prends Edmonton, pour le présent, " comme le point qui doit séparer la section de la prairie de " celle de la Colombie Anglaise. Or, mon honorable ami de " Lambton, se fondant sur tous les renseignements contenus " dans les rapports officiels des ingénieurs et sur ses propres " connaissances dans cette matière, estime que les 256 milles " entre Edmonton et le sommet des Montagnes Rocheuses " coûteraient $9,400,000 ; et cela, en supposant que l'on pren- " drait le même degré de pentes et de courbes et que le chemin " serait construit et pourvu de matériel suivant le mode que " l'honorable monsieur avait toujours eu l'intention d'adopter " avant de donner sa démission. Cette somme, jointe aux $36,- " 500,000 et plus, que devait coûter le chemin à partir du som- " met des Montagnes Rocheuses jusqu'au Pacifique, suivant " l'estimation de MM. Fleming et Smith, donnerait un coût " total de plus de $45,000,000 pour la partie que l'on peut ap- " peler la section ouest du chemin, et encore, d'après les an- " ciennes évaluations et l'ancien mode de construction......

" De Selkirk à Edmonton, suivant les anciennes données et " l'ancien mode de construction, l'honorable député de Lamb- " ton estime le coût des ouvrages à $17,650,000. Je ne crois pas " que nous puissions décider que $13,000,000 suffiront pour les " ouvrages d'après les plans actuels de construction."

Ainsi donc, M. le président, nous nous trouvons en face d'un fait des plus extraordinaires. D'un côté M. Fleming dit dans son rapport : " De Selkirk à Jasper Valley (1,000 milles), avec l'équipement $13,000,000," de l'autre le chef de l'opposition, fort de l'appui de l'honorable député de York-Est, nous donne le résultat suivant de ses calculs : " De Jasper Valley à Edmonton (256 milles), $9,000,000 ; de Edmonton à Selkirk (744 milles), $17,000,000=$26,000,000." Juste le double de l'évaluation de l'ingénieur en chef. L'honorable monsieur n'a pas craint d'engager sa réputation et de déclarer de son siège—place qui oblige celui qui l'occupe à ne dire que ce qu'il croit être la

stricte vérité — que cette section coûterait $26,000 par mille. Et si nous prenons son évaluation pour la partie seule qui se trouve entre Selkirk et Edmonton, c'est à dire 744 milles à $17,000,000, cela donne $22,850 par mille. Et puis que voyons-nous aujourd'hui ? L'honorable monsieur disant à la Chambre : " Mes calculs de 1880 étaient faux ; ce sont ceux du ministre que j'attaquais alors qui étaient exacts, et je déclare qu'il a fallu être malhonnête ou incompétent pour dépenser $16,000 par mille sur cette section des prairies que je déclarais, il y a cinq ans, devoir coûter $22,000 par mille."

Le pays doit se féliciter vivement du grand résultat que nous avons à lui montrer aujourd'hui ; car si l'opposition a eu quelque crédit dans l'opinion publique, elle a dû créer bien des malaises et causer bien des épouvantes. Tout le monde se rappelle les chiffres fabuleux auxquels on portait le coût du chemin, et le chef de l'opposition n'était pas le plus rassurant dans ses calculs. C'est lui qui nous apprit un jour que le Pacifique coûterait à la Confédération la jolie somme de $144,500,000 en argent. Je n'exagère pas, M. le président ; je cite le discours prononcé par l'honorable monsieur à la séance du 15 avril 1880 :

" Il y a 550 milles très difficiles à construire entre Jasper " House et Port Moody. Pour une partie seulement de ce che- " min, les 493 milles qui se trouvent entre la ligne de partage " et Port Moody, l'estimation de M. Fleming a été d'environ " $36,000,000 ; celle de M. Smith, de $36,500,000, et celle de " M. Cambie, de $31,000,000, je crois. Cependant, on peut dire, " que l'estimation moyenne de l'ingénieur en chef et de son " adjoint, dépasse $36,000,000, ce qui élèverait à $40,000,000 " le coût des 550 milles... La subvention du chemin de fer du " Canada central s'élève à $1,440,000 ; les études, y compris " celles de localisation qui, après tout, sont payées par le " peuple, qu'on les appelle études préliminaires ou de tracé, " s'élèvent à $4,000,000. Le coût du chemin, de Fort William à " Selkirk, a été estimé à $18,000,000. L'embranchement de " Pembina coûte $1,500,000, et en ajoutant $100,000 pour le " pont de la rivière Rouge, on arrive à un chiffre d'un peu plus " de $25,000,000. De Selkirk à Edmonton, suivant les anciennes " données et l'ancien mode de construction, l'honorable député

" de Lambton estime le coût des ouvrages à $17,650,000, ce
" qui, ajouté à $25,000,000, forme un total de plus de $42,500,-
" 000, y compris les explorations; et c'est la somme qu'il en
" coûtera au pays, à part les intérêts pendant la construction,
" pour atteindre le point que j'ai signalé comme terminus con-
" venable du chemin dans la prairie...... Suivant l'ancien mode
" de construction, cette section centrale coûterait, en y com-
" prenant les autres items que j'ai mentionnés, un peu plus de
" $42,500,000, abstraction faite des deux tronçons de chaque
" extrémité. Le tronçon de l'ouest, entre Edmonton et la passe
" Burrard, comme je l'ai dit, coûterait $45,000,000; et celui de
" l'est, entre le Fort William et Nipissing, d'une longueur de
" 650 milles, reviendrait, suivant l'estimation du député de
" Lambton, à $32,500,000. Ainsi les deux parties extrêmes es-
" timées à $77,000,000, et la partie centrale à $42,500,000,
" formeraient un total de $120,000,000, et cela sans compter
" les frais légitimes et nécessaires qui doivent s'ajouter, dans
" tous les cas, aux intérêts durant la construction."

Et même pendant la session dernière, l'honorable député n'a-t-il pas dit:—

" Il est très vrai que j'ai indiqué alors à la Chambre le chiffre
" de $120,000,000, comme prix probable de la construction
" d'un chemin de fer de première classe, de Callander à Port
" Moody. Cette estimation était le résultat des calculs de mon
" honorable ami le député de York-Est (M. Mackenzie), calculs
" basés sur les évaluations mêmes des ingénieurs jusqu'à cette
" date. Cela est parfaitement vrai, et je ne comprends pas que
" l'honorable monsieur trouve à redire maintenant à ce calcul.
" Il a trouvé à y redire cependant.

" Sir CHARLES TUPPER: Non, non.

" M. BLAKE: Oui, il a dit aujourd'hui qu'il ne pouvait
" combattre mon argument au sujet du chiffre trop bas de son
" estimation, vu que ma propre situation était juste. Je dirai
" même que j'ai entendu formuler beaucoup de plaintes à pro-
" pos de cet argument, lorsque je l'ai employé; on m'a repré-
" senté que le calcul était exagéré et l'honorable monsieur fut
" d'avis que c'était trop, beaucoup trop. Pourtant, ni mon ho-
" norable ami, le député de York, ni moi n'étions responsables

28

" d'autre chose que de nous être basés scrupuleusement sur les " évaluations faites par les ingénieurs, déposées sur le bureau " de la Chambre, et publiées avec les autres documents ses- " sionnels. Je les croyais correctes, et c'est tout ce que nous " avons dit. Je dis maintenant que les estimations de la compa- " gnie du chemin de fer du Pacifique canadien, l'année der- " nière, atteignirent exactement ce chiffre. La compagnie " devait dépenser $91,000,000 sur la ligne de Callander à Port- " Moody, et les sections du gouvernement devaient coûter " $28,000,000; or si vous ajoutez $28,000,000 à $91,000,000 " vous avez environ $120,000,000, ou il ne s'en manque guère " —si vous allouez quelque chose—si l'honorable monsieur était " assez conciliant ce soir pour allouer quelque chose pour les " $5,000,000 de frais d'explorations-vous trouverez que l'esti- " mation faite l'année dernière par la compagnie s'accorde " réellement avec les estimations faites par les ingénieurs il y " a déjà si longtemps."

Ce chemin qui devait nous coûter $120,000,000, sans les intérêts, nous l'avons aujourd'hui pour $53,000,000 d'argent déboursé, avec 721 milles d'embranchements et 600 milles de lignes affermées de plus que ce que calculait alors le chef de l'opposition, et au lieu d'emprunter de l'argent à 5 pour 100, nous l'avons à 3½.

Voyons maintenant, M. le président, comment le gouvernement du jour va livrer au pays et complètement achever, à l'automne de la présente année, c'est-à-dire après six années de pouvoir, cette entreprise si gigantesque dont les honorables représentants de Durham et de York-Est déclaraient l'exécution non seulement impossible, mais absurde, et la simple conception un acte de démence. Nous avons devant nous deux évaluations pour ces travaux: l'évaluation de M. Fleming, $80,000,000, et l'évaluation de M. Blake, $120,000,000, soit une moyenne de $100,000,000; et ce calcul est basé sur la ligne principale seulement, sans tenir compte des embranchements. L'évaluation de M. Fleming n'alloue que $1,300 par mille pour matériel roulant; je trouve cette proportion répétée dans l'évaluation de M. Schreiber publiée en 1884, à la page 212 du 9ème volume des documents sessionnels. Les $80,000,000, coût

estimatif de la construction du chemin, sont ainsi diminués de $3,387,800, ce qui laisse une balance de $76,612,200. Comparons cette somme avec le coût actuel de la construction du chemin, tel qu'il est aujourd'hui :

Subsides en argent.	$ 25,000,000
Construit par le gouvernement	29,646,148
Prêt de l'an dernier	29,880,912
Nouvelles obligations de cette année	15,000,000
Obligations foncières	8,702,086
Emplacements de ville	504,675
Stock payé	29,568,123
Boni	282,600
Recettes	1,456,318
Arpentages	3,263,482
	$143,254,344

A déduire :—

1.	Balance déposée pour dividendes	$ 14,288,287
2.	Dividendes payés	5,378,000
3.	Intérêts payés par la compagnie	1,389,474
4.	Equipement	7,359,930
5.	Steamers	697,369
6.	Avances au chemin de fer Sud-Est	1,595,280
7.	" au chemin de fer St-Laurent et Ottawa	227,155
8.	" au chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest	202,837
9.	" à la compagnie de Colonisation du Sud-Ouest de Manitoba	1,254,678
10.	" au chemin de fer Ontario et Québec et du Credit Valley	1,265,450
11.	Lignes achetées	8,981,955
12.	Embranchements	4,605,172
13.	Déplacer 100 milles près de Winnipeg	400,000
14.	Renouveler les matériaux de construction inférieurs	255,000

15. Indemnité à Manning, Macdonald & Cie	$395,000
16. Ateliers et machines près Montréal..	903,165
17. Outillage, équipements et outils.......	208,291
18. Immeubles à ou près Montréal........	408,207
19. Terrains et édifices, Winnipeg.........	1,040,701
A prendre sur les $15,000,000 :	
20. Wagons et matériel........................	1,000,000
21. Elévateurs, facilités terminales........	1,500,000
22. Ateliers à neuf différents endroits....	600,000
23. Terminus à Coal-Harbor....................	760,000
24. Paraneiges dans les montagnes........	450,000
25. Section du lac Supérieur................	160,000
26. Facilités terminales à Québec.........	200,000
27. Explorations....................................	3,263,482
Total.........................	$ 59,079,433
Total dépensé..	$143,254,344
Moins montant étranger à la ligne principale..................................	59,079,433
Pour construction de la ligne principale	$ 84,174,911

L'honorable député de Durham a évalué le matériel roulant à $2,000 par mille dans son calcul de $120,000,000, réduisant ainsi le coût de la construction à $114,788,000. Nous avons vu que l'évaluation Fleming était de $76,612,200, et nous constatons que le montant réel dépensé pour la construction est de $84,174,911, soit $9,000,000 seulement de plus que le *quasi* chemin de colonisation pour lequel on avait demandé une estimation à M. Fleming, et de $28,000,000, ou plus exactement, de $25,000,000 de moins que le chiffre donné par l'honorable chef de l'opposition, si l'on en déduit le montant affecté aux embranchements. Les spécifications de M. Fleming pour un chemin avec peu de ballastage, des courbes de petit rayon et des rampes raides, ont été mises de côté, et les vœux de l'honorable député de Durham pour un chemin de premier ordre

ont été exaucés. Si nous n'avions à ce sujet, les témoignages des hommes les plus compétents, qui ont visité le chemin, je n'aurais qu'à citer l'opinion exprimée par l'ingénieur en chef du gouvernement dans son rapport en date du 22 septembre, 1883 :

" C'est un plaisir pour moi de dire que la compagnie du " chemin de fer du Pacifique exécute ses travaux d'une ma- " nière qui ne laisse rien à désirer. Le chemin est en voie d'être " construit très solidement. Les grands cours d'eau seront tra- " versés par des ponts très forts en fer reposant sur des culées " et piles de maçonnerie massive, et les petits sur la section de " l'ouest par des ponceaux en pierre solide. Sur la section cen- " trale, les cours d'eau sont pour la plupart traversés par des " ponts de pilotis solidement construits.

" Jusqu'ici les travaux ont été exécutés d'une manière " strictement conforme aux conditions du contrat. Je puis le " dire en toute connaissance de cause, car j'ai dans le cours des " deux derniers mois inspecté toute la ligne à partir d'un point " à l'est de Port, Arthur (ci-devant Arthur Landing) jusqu'à " Port-Moody."

Par le relevé que je viens de donner, on constate que la compagnie a actuellement dépensé pour les embranchements et l'extension de la ligne principale les sommes suivantes :

De Montréal à Callander	$4,213,758
Pour prolongement jusqu'au littoral de l'Atlantique	5,857,223
Pour embranchements	5,259,842
	$15,330,823
Son matériel est déjà de..................	$9,168,755
Et sera augmenté de........................	1,000,000
	$10,168,755
Facilités de terminus, élévateurs, ateliers, etc................................	$4,786,704

Au lieu de blâmer la compagnie d'avoir fait cette dépense et de crier à l'extravagance, nous devrions la louer, car rien n'est

plus de nature à inspirer la confiance dans l'avenir de l'entreprise que l'énergie déployée par la compagnie en complétant son réseau ferré en vue de la concurrence future. Il est constaté aujourd'hui que les embranchements sont les éléments de succès les plus sûrs pour un chemin de fer. Je lisais ces jours-ci, dans un rapport officiel du gouvernement de Washington, 1884, à la page 37 du chapitre relatif au commerce intérieur des Etats-Unis, les remarques suivantes :

" Le fait de construire des voies ferrées transcontinentales et " leurs embranchements, de les équiper, d'organiser des agences " et de trouver les moyens de prendre une part active dans les " opérations commerciales du monde constitue une victoire " sans parallèle dans l'histoire des entreprises humaines. Peu " après l'achèvement des lignes principales de l'*Union Pacific* " et du *Central Pacific*, ces lignes commencèrent à s'assurer un " trafic local très considérable et rémunératif dû au développe- " ment des ressources du pays sillonné par ces chemins. On ne " s'attendait pas aussi vite à un semblable résultat. La crois- " sance du commerce local suggéra immédiatement l'idée de " construire des embranchements, et cette règle de conduite a " été adoptée par toutes les compagnies possédant ou exploitant " des lignes ou parties de lignes dans l'intention de faire pros- " pérer par ce moyen les intérêts financiers des lignes-mères. " La construction de ces lignes auxiliaires a aussi été un facteur " important dans le développement des ressources du vaste " territoire situé entre la côte du Pacifique et les rivières Missis- " sipi et Missouri, région qui n'est habitée que depuis peu d'an- " nées par des races civilisées. L'Etat du Colorado, avec ses " vastes ressources, doit en majeure partie sa situation de pros- " périté à ce système. La Californie, l'Orégon, le Nébraska, " le Kansas, le territoire de Washington et ceux de l'Utah, du " Montana, et de l'Idaho doivent aussi en grande partie leur " présente richesse et leur état prospère aux contributions qui " leur ont été apportées par les diverses voies transcontinen- " tales et leurs embranchements."

Il y a aujourd'hui sept chemins de fer différents qui font le service entre le Pacifique et l'Atlantique. Tous ont une forte proportion d'embranchements. En ce qui regarde le *Union*

Pacific, les embranchements comptent un plus grand nombre de milles en opération que la ligne principale. Tout le monde, du reste, pourra en juger par le tableau suivant:

	Ligne principale.	Embranchements.	Total.
Oregon Railway and Transportation Company....	518	139	657
Northern Pacific..............	2,054	495	2,549
Union Pacific...........	1,695	2,815	4,510
Central and Southern........	1,964	1,047	3,011
Denver and Rio Grande.....	897	420	1,317
Atcheson, Topeka and Santa Fe	1,692	1,064	2,756
Burlington and Missouri River	682	795	1,477
	9,502	6,775	16,277

Toutes ces lignes donnent un fort rendement, et toutes le donnent par le trafic local. Sur un total de 1,442,800 tonnes de fret, le Northern n'a eu que 67,276 de trafic d'entier parcours, et 1,375,525 tonnes de trafic local. Le *Union* a eu pour $2,512,207 de trafic d'entier parcours, $10,427,540 de trafic local. Le Central a transporté 3,888,308,510 livres de fret local et 844,793,100 seulement de trafic d'entier parcours. L'Atcheson et Topeka n'a que 6 pour 100 de trafic d'entier parcours, le Missouri Pacific, seulement 3 pour 100, et le Denver et Rio Grande montre pour $500,000 de trafic d'entier parcours sur un total de $7,361,545. La compagnie du Pacifique canadien n'a pas méconnu cette vérité économique et elle s'est montrée digne de la confiance que le pays a reposée en elle, en se préparant avec intelligence à la grande bataille qu'elle doit livrer pour avoir sa part du trafic américain contre d'aussi puissants rivaux. Un homme de grande expérience dans les chemins de fer, ayant des intérêts très considérables dans le Northern Pacific, a été obligé de reconnaître que l'organisation générale de la compagnie canadienne était admirable quant aux mesures qu'elle avait prises pour protéger la grande route commerciale qu'elle représente dans l'Amérique du Nord. Un autre faisait remarquer que dans la lutte pour le trafic interocéanique, la victoire serait

à la compagnie qui n'aurait pas à partager avec des rivales la part la plus rémunérative de son trafic, le trafic d'entier parcours jusqu'à l'océan Atlantique.

L'an dernier l'honorable chef de l'opposition discutait les évaluations de la compagnie relativement à la réduction dans le coût de la construction, et il prétendit que la compagnie donnait ainsi la preuve que chaque chelin nécessaire pour construire la ligne mère était puisé par elle dans la caisse de l'Etat. Je présume que mes honorables amis se serviront des mêmes arguments cette année, mais sans plus de succès, je l'espère, à cause de l'injustice de leur argumentation. Si les messieurs de la gauche se déclarent satisfaits d'un chemin du Pacifique allant tout simplement de Callander à Port-Moody, vraiment les soucis de notre avenir commercial ne troublent guère leur sommeil ; et je comprends qu'ils aient essayé tour à tour de faire supprimer la section du lac Supérieur, puis celle de la Colombie pour doter le pays tout simplement d'un chemin régional destiné à développer les ressources locales du Nord-Ouest. Je comprends qu'on ait pu dire à la Colombie : " Qu'elle s'en aille ! " Je comprends qu'on ait trouvé ridicules les efforts de la province de Québec pour obtenir le terminus du Pacifique, mais les hommes d'Etat, les hommes d'affaires, les esprits clairvoyants, ou si vous le préférez, les enthousiastes qui ont foi dans leur pays, et qui croient que le Pacifique est une grande œuvre nationale, attachent autant d'importance aux tributaires du chemin qu'au chemin lui-même. Sans embranchements, sans un matériel surabondant, sans installations dans les centres, sans élévateurs, sans terrains considérables aux points d'arrivée ou de départ, sans crédit suffisant pour créer des affaires et du trafic, le tronc principal du Pacifique serait comme un corps impotent privé de ses membres. Ce n'est pas par caprice ou par esprit de légèreté que la compagnie du Pacifique a placé à côté du Pacifique proprement dit la valeur d'un second chemin dans ses entreprises latérales ou supplémentaires. Elle s'est rappelé le mot d'Archimède : " Donnez-moi un point d'appui et je soulèverai le monde." Elle avait en main le levier, un immense levier, allant de Callander à Port Moody ; il lui fallait en même temps des points d'appui. Chaque point d'appui multiplie la force ; chaque dollar dépensé pour ajouter aux

facilités de service d'un chemin peut donner un bénéfice de cent dollars. Une simple voiture qui a coûté $300 peut procurer au chemin un trafic additionnel de $1,500 par année. Une installation qui, sur un point donné, peut avoir coûté un million de capital, peut valoir des millions de bénéfices par année en diminuant les frais de manutention et en permettant au chemin d'obtenir l'avantage sur les routes rivales. Chaque embranchement est une artère qui apporte au corps la vie et la circulation ; car tout ce qu'il déverse sur la voie principale est surcroît et profit.

Au lieu de rapetisser les efforts de la compagnie, nous devrions la remercier de ses vues larges et profondes. Si ses directeurs eussent été de simples spéculateurs, ils eussent pu traiter leur œuvre comme une simple entreprise, tâcher d'empocher de ces millions le plus que les circonstances leur auraient permis, faire semblant de terminer le chemin, s'approprier nos subsides et nos prêts, puis se retirer de l'entreprise. Je suis heureux de pouvoir déclarer à la gloire de M. Geo. Stephens et de ses associés, que jamais le soupçon d'une telle tentative n'a terni leur réputation. M. Stephens a été, pendant la construction de ce chemin, plus qu'un homme d'affaires, plus qu'un homme intègre, plus qu'un homme habile, il a été un apôtre du progrès du pays. Il a fait du Pacifique une œuvre d'amour, et avec une force et une éloquence que j'admire, il a su communiquer ses convictions et son enthousiasme au pays tout entier. Nous l'avons vu à l'œuvre, lui, bien des fois millionnaire, lui, assez riche pour se dispenser de travailler ou d'augmenter ses revenus, nous l'avons vu, dis-je, s'astreindre à un travail incessant, et confier presque toute sa fortune au sort incertain de cette gigantesque entreprise. Je ne parle pas ainsi pour flatter un homme que je ne connais que par les relations officielles que j'ai eues avec lui ; mais je pense qu'il est de mon devoir de payer ce tribut à un homme qui, non seulement a entrepris ces travaux, mais qui a fait preuve d'un enthousiasme pour son œuvre, et qui a eu une foi dans l'avenir et la richesse du pays que j'aurais désiré voir partager par nos amis de l'autre côté de la Chambre.

J'aurais désiré voir nos honorables amis de la gauche, qui admirent et citent si fréquemment les grands succès de l'éner-

gie américaine, partager un peu cet enthousiasme dont a fait preuve le président de la compagnie. J'aurais désiré que l'honorable député qu'on a appelé ici, par erreur, je l'espère, parce que dans son cœur il n'est pas ainsi le champion de la suprématie américaine sur ce continent, j'aurais désiré que lui et d'autres parmi les messieurs de la gauche, eussent cette grande qualité des citoyens américains de ne jamais décrier leur pays, et qu'ils n'eussent jamais dit que cette entreprise, toute coûteuse qu'elle soit, n'est pas digne du génie de la nation et qu'elle ne sera jamais aidée par eux.

Mais, M. le président, ce n'est pas tout ce que les directeurs de la compagnie ont fourni pour cette entreprise. J'estime leur travail, leur expérience à un taux bien plus élevé que leurs souscriptions. Si le pays a fait la grosse part en argent, la compagnie a fait la grosse part en travail. Des hommes de la plus haute capacité ont présidé à l'exécution des travaux, et je ne sais pas ce que nous devons le plus admirer dans le résultat que nous avons sous les yeux : ou de l'étonnante rapidité avec laquelle ils ont accompli des travaux que les chefs de l'opposition avaient déclaré impossibles, ou de l'extrême économie avec laquelle ils ont pu déployer tant de diligence. Je ne crains pas de le proclamer : la compagnie a fait bien plus que le gouvernement dans la construction du Pacifique, et elle doit en avoir le bénéfice. Notre mérite à nous, en face du pays, sera d'avoir bien su choisir les hommes auxquels nous avons confié l'exécution de cette gigantesque entreprise. M. le président, cette admirable voie ferrée doit porter ses fruits. D'un océan à l'autre, c'est la ligne la plus courte, la plus solidement construite et la mieux équipée de tout le continent; elle n'a pas de rivale à craindre pour le présent et, pendant quelques années encore, elle n'en a pas à redouter pour au moins les deux tiers de son parcours ; sa dette fondée est de beaucoup inférieure à celle d'autres compagnies qui font des affaires florissantes. Avec tous ces points en sa faveur, elle ne peut faire autrement que réussir.

Dans son discours du 15 avril 1880, l'honorable chef de l'opposition citait les chiffres donnés par mon honorable ami de York-Est comme évaluation de ce que coûterait le fonctionne-

ment du Pacifique canadien. L'honorable monsieur les citait comme établissant la valeur approximative de ce coût. Et quels étaient-ils ? Le chiffre des recettes du chemin était fixé à $6,750,000 par année, pour couvrir simplement les frais d'exploitation de la route. Je suis prêt à accepter ces chiffres, M. le président, et je dis que le plus sceptique parmi les messieurs de la gauche sera convaincu que l'avenir ne tient en réserve aucune désillusion pour ceux qui ont vraiment foi dans le succès du chemin du Pacifique.

Lorsque la ligne et ses branches auxiliaires seront complétées, le Pacifique canadien aura un parcours de plus de 4,000 milles, dont une forte portion traverse les meilleures parties du vieux Canada, et se trouvera en possession des meilleurs arrangements pour ses termini océaniques. L'an dernier, avec un parcours de 3,000 milles, divisé en tronçons non reliés les uns aux autres, il a réalisé $6,084,345 de recettes. Les premiers mois de l'année courante ont accusé une augmentation de $782,741 sur la période correspondante de l'an dernier. C'est une preuve assez évidente de ce que la ligne pourra réaliser lorsqu'elle sera équipée, complètement installée et parachevée.

Qu'on ne dise pas que les dépenses que je viens d'énumérer ont été inutiles ou mal appliquées. Comme je viens de le faire remarquer, le contrat signé avec la compagnie du Pacifique ne couvre pas seulement la construction du chemin, il embrasse aussi l'exploitation ; et, si la compagnie prend autant de précautions pour s'assurer une exploitation profitable, ce n'est pas au pays à s'en plaindre, nous devons, au contraire, l'en remercier ; ces dépenses considérables, que le contrat n'exigeait pas, sont la meilleure garantie que, la compagnie sera bien en état de faire valoir le chemin, et que si elle espère des profits de sa concession, ce n'est pas sur la construction mais sur l'exploitation qu'elle entend les faire. Le plan de la compagnie est hardi, mais il n'en mérite que plus les louanges de tout le pays.

Sans tenir compte de la grande différence, en notre faveur, sous le chef de la subvention des terres, j'ai démontré que, bien que le contrat actuel implique un subside de $4,000,000 plus élevé, il n'en assure pas moins au gouvernement, après déduction faite sur $54,254,293 du montant des intérêts et des

dividendes, une valeur de $30,000,000 de plus que ce que le gouvernement Mackenzie avait espéré et exigé dans son projet de concession du chemin du Pacifique, et je suis en mesure de prouver que ce chiffre pourrait être doublé. Et sans exprimer par des chiffres la valeur réelle des terres, je puis ajouter qu'à tout événement, le pays reste avec 25,000,000 d'acres de terre de plus que si la politique du gouvernement précédent eût prévalu.

Je sais qu'à la fin de la présente session, nous aurons ajouté à ce montant de $54,300,000 déjà donné à la compagnie en argent et en travaux, la somme de $35,000,000. Mais il n'est pas un homme sérieux, ayant étudié avec soin toute la question, qui dise que ces $35,000,000 doivent être considérés comme perdus. Je ne m'occupe pas de ces pseudo-prophètes qui prétendent que le gouvernement ne réclamera jamais le montant de sa créance. Nous savons combien peu de risques ils courent si leurs prédictions ne se réalisent pas. Personne n'a le droit de raisonner sur cette hypothèse, parce que personne ne sait quel sera le gouvernement de demain. Mais si le pays ne court jamais d'autre risque que celui de posséder pendant de longues années le gouvernement actuel, je puis affirmer de la manière la plus formelle que chaque sou de ces $35,000,000 sera considéré comme un placement sûr et un dépôt sacré. Nous n'avons pas dépassé la mesure de la libéralité d'un gouvernement sage; nous avons su respecter la limite entre l'utile et l'excessif. Aller plus loin aurait mérité au gouvernement le reproche d'extravagance; refuser cette aide aurait pu exposer le pays à un désastre. Et je suis prêt à déclarer que la plus forte garantie que les 35,000,000 seront fidèlement administrés comme partie du patrimoine du peuple, c'est le sentiment de responsabilité qui pèse sur le gouvernement comme il pèsera sur tout gouvernement futur. Aujourd'hui il est un fait certain, c'est que la garantie de 3,327 milles de chemin et de 21,246,600 acres de terre pour la somme de $35,000,000 est indiscutable et absolument sûre. Chacun sait que le compagnie a réalisé pendant les quatre dernières années, $8,702,086 comme produit de la vente de ses terres, en dépit des difficultés qu'elle a rencontrées sur sa route. L'an dernier, les recettes des tronçons du Pacifique en opération ont donné le résultat suivant:

	Recettes.	Dépenses.	Surplus.	Déficit.
Janvier.......$	274 645	$ 401,915	....	$127,270
Février	224,638	363,965	....	139,326
Mars..........	279,575	359,275	....	75,700
Avril..........	343,966	318,938	$ 25,027	
Mai............	424,556	349,739	74,816	
Juin	550,661	399,030	151,631	
Juillet	549,367	394,673	154,694	
Août...........	565,814	383,983	181,830	
Septembre...	639,839	407,628	232,211	
Octobre.......	735,731	438,082	297,448	
Novembre ...	640,573	395,160	245,213	
Décembre ...	521,552	350,236	171,315	
	$5,750,521	$4,558,630		

ou un total de près de $6,000,000 de recettes, donnant un revenu net de $1,191,891. Nous pouvons aisément prévoir les résultats à venir, lorsque nous pensons qu'un tel succès a été obtenu quand il n'y avait encore que 2,000 milles de chemin en bon état d'exploitation, soit une proportion de $3,000 par mille.

N'avons-nous pas sous les yeux l'exemple du Northern Pacific, moins bien situé que la ligne canadienne puisqu'il n'a pas de débouché en propre à Minneapolis ou Duluth ? Et cependant le trafic local seul a donné les résultats suivants pour les dix mois expirés le 30 mai 1885, à peine un an et demi après son achèvement :

Recettes brutes pour les 10 mois expirés le 30 mai 1885 (plus de $5,000 par mille)..................	$ 10,218,941
Frais d'exploitation........................	5,518,235
Revenu net pour 10 mois........	$ 4,700,706
La longueur totale du Northern Pacific y compris les embranchements et les lignes affermées est de......	2,546 milles

Obligations foncières au 31 décembre (vente au-dessus du prix)...............		$ 69,536,221
Stock privilégié...............................		39,255,565
Stock ordinaire...................................		49,000,000
		$157,791,786

Frais annuels.

Intérêts sur les obligations...	$4,050,648	
Loyer des lignes affermées..	776,000	
Autres dépenses fixes.........	493,918	
		5,320,566

Si la mesure actuelle est adoptée, voici quelles seront les obligations de tout le chemin de fer du Pacifique canadien :

Obligations, $20,000,000 à 4 p. c......................$	800,000
" 15,000,000 à 5 p. c.....................	750,000
Intérêt sur prix d'achat du Q. M. O. & O........	175,000
" " Canada Central......	58,400
" " obligations foncières	180,000
Loyer des lignes affermées..............................	778,000
Total.......................................	$2,741,400

L'intérêt des autres $10,000,000 n'est imputable que sur les terres vendues annuellement. La compagnie retirera l'an prochain le bénéfice des recettes de près de 4,000 milles de voie en exploitation d'un océan à l'autre, sans avoir à payer tribut à d'autres lignes, comme c'est le cas pour le Northern Pacific. En allouant seulement $3,000 par mille, ce qui est $2,000 de moins que pour le Northern Pacific, vous avez pour l'année un total de $12,000,000 de recettes brutes. Déduction faite de 70 p. c. pour frais d'exploitation (le Northern Pacific a réduit son tarif à près de 50 p. c.) ; il reste à titre de recettes nettes une somme de $3,690,000. Je ne pense pas que l'on puisse discuter la garantie des terres pour nos $10,000,000. Autrement, l'aide que nous avons prétendu donner n'aurait été qu'illusoire ; et la tentative de déprécier la valeur des terres, serait l'argument le plus puissant pour démontrer la nécessité d'augmenter les paiements en argent, car le pays, par l'organe de ses représentants, a démontré assez de fois la nécessité d'une ligne transcontinentale.

Si nos terres valent quelque chose, elles doivent au moins valoir dans le moment, $0.50 l'acre, et c'est à peine le montant de notre avance à la compagnie qui nous a donné ses terres comme garantie. Mais je suis certain de ne pas être contredit en affirmant que les terres valent aujourd'hui $1.50 l'acre, et qu'elles augmenteront en valeur dans la même proportion que le capital qu'elles représentent s'il était placé à 4 pour cent par année, par la raison du courant d'émigration, en le supposant même très modeste, qui se dirigera vers le Nord-Ouest pendant les vingt-cinq années à venir. Les résultats obtenus par d'autres compagnies de chemins de fer me donneraient toute raison de mentionner un chiffre plus élevé que celui que je viens de donner. Je ne crois pas que nous devions attendre un an pour le remboursement de l'emprunt temporaire de $5,000,000 ; les $8,000,000 d'obligations de la compagnie seront bientôt pris sur le marché lorsque les recettes du chemin auront démontré la sûreté du placement. Nous restons donc porteurs de $20,000,000 d'obligations de la compagnie, garanties par une première hypothèque. La dette réelle totale est de $35,000,000, de sorte que nous sommes détenteurs de $20,000,000 au même titre que d'autres porteurs au chiffre de 15,000,000, et comme premiers créanciers de la compagnie La dette réelle totale de la compagnie constitue une première charge sur les lignes suivantes :—

	Milles.
Callander à Coal-Harbor	2,565
Winnipeg à Stonewall	18½
do à Manitou	102½
do à St. Vincent	64½
do à West Selkirk	22
do à Colville Landing	2
do à West Lynne	15
do à Maryland	51
Rosenfeld à Gretna	14
Total	2,854½

Ce qui constitue une charge fixe de près de $12,237 par mille. Mais la dette est, en outre, garantie par les lignes de Callander à Ottawa, 225, et de Carleton-Place à Brockville, 46

milles ; soit un total de 271 milles. Si l'on considère que le montant dû sur ces deux dernières lignes n'est que de $,1,600,-000, ou $5,900 par mille, la charge fixe sur la totalité du chemin n'excède que légèrement $11,000. Et si l'on ajoute à cela la valeur du matériel roulant de la compagnie qui ne sera pas moindre que $11,000,000 ; si l'on tient compte de ses immenses propriétés à Montréal, Ottawa, Winnipeg, et sur tout le parcours de la ligne jusqu'à Coal-Harbor, propriétés que le développement naturel du pays fait augmenter en valeur tous les jours ; si l'on considère ses ateliers, aussi immenses qu'ils sont coûteux, et ses steamers, nous pouvons rire en toute sûreté de l'idée que nos garanties ne sont pas égales aux avances que nous avons faites.

Le chemin de fer canadien du Pacifique, une fois terminé, sera, sous le rapport des recettes, supérieur à toute route transcontinentale en Amérique, et l'égal au moins des meilleures lignes de l'Amérique du Nord. Quelques-unes pourront avoir un mouvement plus considérable et un plus fort volume d'affaires, mais aucune n'arrivera à une position meilleure, si l'on compare sa valeur actuelle avec ses obligations et l'avenir de son trafic. Notre chemin représentera les valeurs suivantes :—

Construit par le gouvernement............	$ 29,600,000
Subsides en argent..........................	25,000,000
Prêt de l'an dernier..........................	30,000,000
Montant prélevé par la présente mesure..	15,000,000
Stock payé..	29,568,123
Obligations foncières........................	8,702,086
Boni..	236,600
Emplacements de villes et cités...........	504,675
Recettes...	1,456,318
	$140,067,800
Moins déposé et payé pour dividendes et intérêts, disons........................	20,000,000
Montant total dépensé sur la ligne...	$120,400,000

En d'autres termes, notre marge de garantie est de 350 pour cent ; et si nous voulons pousser jusqu'au ridicule dans nos

suppositions de faillite, afin de nous assurer de la manière la plus minutieuse de la valeur de nos sécurités, si nous abordons l'hypothèse absurde de la suspension du chemin, par l'abandon des actionnaires intéressés dans l'entreprise, il nous resterait encore comme valeurs réalisables :

Matériel roulant..............................	$10,000,000
Rails, etc., etc......................................	10,000,000
Ateliers..	1,500,000
Steamers..	500,000
Propriétés de villes	1,000,000
Stations nouvelles et facilités de termini, élévateurs et autres améliorations à compléter au moyen de la présente mesure	2,900,000
Lignes télégraphiques	15,000,000
Montants payés sur les embranchements depuis Callander jusqu'à l'océan	1,000,000
21,000,000 d'acres de terres..................	21,000,000
Total.............................	$62,900,000

J'ai supposé cette éventualité impossible pour démontrer les prétentions absurdes de ceux qui disent que nous pourrions être exposés à perdre le capital du prêt, et pour faire voir en même temps jusqu'à quel point notre placement est sûr. J'avais donc toute raison de dire, M. le Président, que le prêt de l'an dernier et celui de cette année ne peuvent être classés parmi les subventions ; que nous n'en perdrons pas un sou, et qu'ils ne nous obligeront pas à débourser un sou d'intérêt. En revanche, nous aurons hâté de cinq années l'achèvement du Pacifique, et en agissant ainsi nous avons dégrevé le chemin de plusieurs millions. Les dividendes sur le capital, pendant la construction, représentent un montant considérable. Comme il faut que l'argent des particuliers rapporte toujours son intérêt, et qu'un chemin en construction ne peut donner de recettes d'exploitation, il avait été convenu que la compagnie paierait un dividende de 5 pour cent, à même le capital, pendant la durée de la construction. Il a été mis de côté 3 pour cent pour cette fin ; mais la compagnie aurait eu à payer 2 pour cent sur $65,000,000

pendant cinq ans, soit $6,500,000 dont nous épargnons la dépense; et il peut se faire que le chemin réussisse tellement bien qu'il puisse payer immédiatement des dividendes. Nous avons, d'une autre manière encore, protégé la compagnie contre des dépenses stériles. Elle n'avait que deux moyens d'obtenir de l'argent par elle-même : en vendant des actions ou en plaçant des obligations sur le marché. L'état du marché prouve que les actions n'auraient pu guère se placer au-dessus du taux de 50 pour 100 ; la compagnie n'aurait donc pu, de ce chef, réaliser $17,500,000 qu'en en perdant autant, de sorte qu'on ne doit pas en tenir compte.

Quant à ses obligations, elle n'aurait pu les placer, l'an dernier, au milieu de l'incertitude résultant de l'inachèvement du chemin et de ce terrible " inconnu " qui gouverne toujours les hommes d'affaires, à un prix plus élevé que 80. Sur $45,000,000, la compagnie aurait donc perdu $9,000,000 d'un coup. Elle aurait eu à payer 5 pour 100 sur le tout, tandis qu'aujourd'hui, elle ne paiera que 4 pour 100 sur les $30,000,000 de l'an dernier. Ce gain de $300,000, pendant six ans, représente $1,800,000. Voilà donc un gain net de $17,300,000 que nous avons procuré à la compagnie, sans nous appauvrir d'un sou et, au lieu de passer dans le gousset des capitalistes européens, ces $17,000,000 auront été dépensés à notre profit dans les nombreux embranchements, et les améliorations que la compagnie s'est trouvée en état d'exécuter, grâce à cette sage politique.

Tout ce que nous épargnons au chemin du Pacifique est une épargne pour le pays. Les gouvernements n'existent pas pour spéculer; ils ne sont là que pour administrer les intérêts du peuple avec le plus de fruits possibles. Les chemins de fer deviennent de plus en plus des institutitions nationales, ils remplacent les grandes routes, et même la navigation. Quoiqu'un chemin de fer appartienne nominalement à des actionnaires, il n'en est pas moins la propriété d'un pays; il entre dans son meilleur actif, et plus un chemin de fer est riche et puissant, plus la fortune nationale s'en est accrue. Et si l'intervention du gouvernement a eu pour effet de laisser au-delà de $17,000,000 dans la caisse du Pacifique, c'est le pays entier qui peut se glorifier de ce gain. Nous en retrouverons les effets partout: dans les améliorations de la voie, dans le confort aux

voyageurs, dans l'expédition des marchandises, dans la multiplication des communications, dans l'abaissement des tarifs. Car, enfin, les opérations d'un chemin de fer suivent les obligations dont il est grevé. Il est difficile pour un chemin de fer écrasé par son passif de donner toute la mesure de son efficacité. C'est pourquoi je ne crains pas d'affirmer que le Pacifique canadien sera bientôt à la tête de toutes les lignes transcontinentales, parce que pas un sou des sommes dont il sera responsable n'aura été mal appliqué. Prenez la route la plus prospère de nos voisins, l'*Union and Central Pacific.* Ce chemin est aujourd'hui long de 3,050 milles, et il est grevé du passif suivant :

Obligations, 1ère hypothèque..........	$138,131,332
" envers les Etats-Unis...	75,263,232
Capital payé..............................	120,144,000
Total......	$,333,538,564

Dette du chemin par mille............$	109,357
Dette par mille, indépendamment des actions souscrites............	70,000
Dette par mille, indépendamment des avances du gouvernement...	42,000

En supposant la part afférant au gouvernement effacée, en mettant de côté les intérêts aux actionnaires, il reste encore une dette de $40,000 par mille sur l'*Union and Central Pacific*, tandis que, dans les mêmes circonstances, le Pacifique canadien n'est responsable que de $13,000 par mille. Si nous passons au *Northern Pacific*, dont la longueur totale est de 2,549 milles, nous le trouvons grevé des montants suivants :

Obligations........... ....$	50,122,200
Actions	109,749,464
Total....................	$159,871,664
Soit par mille................................	62,800
Obligations, par mille...........	19,700

Le *Southern Pacific*, qui a 4,051 milles de long avec ses embranchements, a les charges suivantes :

Obligations	$ 85,617,200
Actions	152,459,700
	$238,076,900
Total, par mille	58,785
Obligations seulement par mille	21,140

En prenant le total des obligations du Pacifique canadien sur 3,327 milles, nous trouvons :

Obligations	$35,000,000
Sur Q. M. O. et O. et Canada central..	5,500,000
Actions (moins $15,000,000 déposés)..	50,000,000
Total	$90,500,000
Total par mille	27,200
Total pour obligations	12,000

En sorte que nous avons le résultat suivant :

	Charges totales.	Obligations.
Pacifique canadien, par mille....	$ 27,200	$12,000
Northern " ...	62,800	19,700
Union " ...	109,357	70,000
Southern " ...	58,785	21,140

Si les choses en restaient où elles sont, nous pourrions dire que le Pacifique canadien sera grevé d'une dette de $12,000 seulement par mille, pour une route allant de l'Atlantique au Pacifique, tandis que les routes américaines s'arrêtent toutes à mi-chemin et dépendent pour leurs issues d'autres chemins de fer qui absorbent une partie de leurs profits. Mais il y a autre chose à prévoir en faveur du Pacifique canadien ; c'est que si les 21,246,600 acres de terres se placent, disons à $1.50 l'acre, pour qu'on ne puisse discuter nos chiffres, la compagnie, déduction faite de 6,666,666 acres pour les $10,000,000 revenant au gouvernement encaissera $21,869,900 pour les 14,579,934 acres restant, ou plus de la moitié de ses obligations, ce qui réduirait la dette réelle du chemin à moins de $6,000 par mille.

Et pourquoi le Pacifique ne vendrait-il pas ses terres ? Elles sont les mieux situées puisqu'elles sont le long de la voie ferrée. Elles sont d'une grande fertilité; elles souffrent moins du froid et de la neige que celles du Northern Pacific. Qu'on n'oublie pas qu'au pied des Montagnes Rocheuses, il ne tombe que six pouces de neige par hiver, et qu'en général toute la section des prairies ne reçoit que de 20 à 24 pouces de neige, quand il en tombe 50 pouces à Toronto et 74 à Montréal. Les cultivateurs et les éleveurs d'animaux ont à leur disposition ce que n'ont pas les Américains dans une aussi large mesure, le marché du Royaume-Uni ; et la chose est tellement frappante que les habitants du Montana transportent leur blé sur le côté canadien pour en avoir un meilleur prix, tandis que les éleveurs américains ont déjà fait des démarches sérieuses pour faire passer leurs animaux par le Nord-Ouest. Comme la distance entre Coal-Harbour et Montréal n'est que de 2,911 milles, tandis qu'entre Tacoma et New-York, il y a 3,457 milles, il est évident que quel que soit le point où se fixe un émigrant il sera, le long de la route canadienne, toujours plus rapproché du littoral du Pacifique ou du littoral de l'Atlantique en proportion de ce gain de 546 milles dans la distance.

Prenez deux localités sur le même méridien, par exemple Swift Current sur le Pacifique canadien et Billings sur le Northern Pacific, vers le 109e degré. Eh bien ! la distance de Billings à New-York est de 2,359 milles, tandis que celle de Swift Current à Montréal n'est que de 1,941 milles ; différence de 418 milles en faveur du Pacifique canadien. La station du Northern qui correspond à Winnipeg est Moorhead. Moorhead est à 1,660 milles de New-York, tandis que Winnipeg n'est qu'à 1,430 milles de Montréal. Et pendant que le Northern ne peut desservir ses immigrants qu'en passant par les exigences de plusieurs autres compagnies entre Saint-Paul et New-York, ayant à choisir, pour la section de New-York à Chicago, entre le Pennsylvania, l'Erie, le New-York Central et le Baltimore et Ohio, entre le Chicago, Milwaukee et Saint-Paul, le Chicago et Northern et le Chicago, Rock Island et Pacific pour celle de Chicago à Saint-Paul, la ligne canadienne est seule à contrôler les tarifs et les facilités de transport et à profiter des recettes provenant du mouvement d'émigrants qu'elle aura stimulé.

Ajoutons qne la zone fertile est plus longue sur le parcours canadien que sur le parcours américain. Entre Winnipeg et Calgary, au pied des Montagnes Rocheuses, il y a 839 milles de chemin, tandis que sur le Northern, les Montagnes Rocheuses commencent à Livingstone, à 757 milles de Moorhead, et malgré cet excédent de terres fertiles, Calgary n'est qu'à 2,269 milles de Montréal, tandis que Livingstone est à 2,419 milles de New-York. De plus, Calgary n'est qu'à 644 milles de Coal-Harbour, sur l'océan Pacifique, tandis que Livingstone se trouve distant de Seattle de 1,036.

Mais puisque nous en sommes à parler des terres, et que cette question est inséparable de l'idée financière qu'elle comporte, puisque nous les acceptons en garantie, je ferai remarquer en passant que l'opposition ne m'accuserait pas d'exagération si je fixais péremptoirement la valeur de ces terres à $1.50 l'acre, car, à plusieurs reprises, elle a exprimé son opinion sur ce point, et elle a voulu forcer cette Chambre à déclarer que les terres du Pacifique valent plus que $2 l'acre. L'honorable chef de l'opposition lui-même a pris beaucoup de soin à développer cette thèse que les terres devaient valoir au-delà de $2 l'acre. Il disait le 15 décembre 1880 :

" Mais quelle est la valeur de ces terres ? Elles doivent se " trouver dans un rayon de 24 milles de la ligne. Le gouverne- " ment les a évaluées pendant les vacances qui ont précédé la " dernière session ; et il a basé sur cette évaluation le prix qu'il " a fixé pour la vente de ces terres. Il a confirmé son évalua- " tion en demandant aux Chambres de la sanctionner, à la " session suivante, et en la déclarant tout à fait modérée. Il s'y " est encore tenu et l'a confirmée de nouveau, lorsqu'il a de- " mandé à la Chambre de l'autoriser à continuer ses travaux " d'après ces principes. Et lorsqu'il déclare que la vente de ces " terres paraît devoir se faire dans de bien meilleures condi- " tions aujourd'hui que l'an dernier, n'est-ce pas dire encore " une fois qu'il ne les a pas évaluées trop cher ? Suivant cette " évaluation *que nous prendrons pour minimum de la valeur des* " *terres dans le rayon de vingt-quatre milles le long du chemin de* " *fer, nous pouvons fixer la valeur de ces terres, en moyenne, à* " $4.04 *l'acre...*

" Il ne sera peut-être pas inutile de prouver, par un docu-
" ment public, la valeur présumée de cette subvention. J'ai
" sous les yeux le prospectus de la compagnie du chemin de
" fer du Manitoba et du Sud-Ouest, qui place en ce moment ci
" ses obligations sur le marché de Londres. Voici ce qu'on y
" peut lire :

" La longueur de ce chemin de fer est de 295 milles, dont la
" première section, 119 milles, est donnée à l'entreprise, et 50
" milles doivent être mis en exploitation au 1er septembre
" 1881. Le gouverneur général a approuvé un rapport du Con-
" seil Privé du Canada recommandant qu'il soit accordé à la
" compagnie une subvention au taux nominal — remarquez
" bien, au taux nominal—de $1 l'acre, d'une étendue de terres
" égale à 840 acres par mille, à partir de la frontière sud-ouest
" de la province.

" De sorte que, en réalité, ces terres sont situées en dehors
" de la province de Manitoba. La vente de ces terres réalisée
" avec prudence devrait suivant le prospectus, produire une
" somme de £2,000,000 sterling ou $10,000,000, et la compa
" gnie a déjà refusé des offres de $5,000 l'acre pour des lots con-
" sidérables. Cette ligne doit coûter £3,000 sterling ou $15,000
" par mille, et les heureux actionnaires (s'il y a parmi eux des
" membres du parlement, j'espère qu'ils partageront avec nous
" tous !) ont devant eux la perspective d'avoir un chemin de fer
" admirablement adapté au commerce, construit sans bourse
" délier et de réaliser probablement un bénéfice de quatre à
" cinq millions sur le produit de la vente de leurs terres.

" Il y a donc, M. le Président, des terres d'une très grande
" valeur en dehors des limites du Manitoba, qui ne sont pas
" situées dans le rayon des vingt-quatre milles du Pacifique
" canadien. On peut donc mettre ces terres à la portée de la
" colonisation au moyen de chemins de fer, et leur donner
" ainsi une valeur de $4 ou plus l'acre, et ces chemins de fer
" seront en outre admirablement adaptés au commerce et leur
" exploitation donnera de bons profits."

L'opposition entière a accepté ces vues et ces calculs, et elle s'en est prévalu pour déclarer exorbitantes les conditions du contrat de 1881 avec le syndicat du Pacifique. Et l'honorable

député de Huron-Sud, en conséquence, proposa le 26 janvier 1881 :

" Que le contrat concernant le chemin de fer du Pacifique " canadien entraîne, pour le pays, en ce qui concerne cette " entreprise, une dépense totale d'environ 60 millions de piastres, " sans compter les intérêts, et la cession de 25 millions d'acres " de terres choisies *valant, suivant l'estimation faite par le gou- " vernement*, l'an dernier, au moins $79,500,000, formant une " somme totale d'à peu près $140,000,000, tandis que le gouver- " nement n'évalue le coût du chemin de fer lui-même qu'à " $84,000,000 ; que la somme que l'on propose de donner est " excessive, et que le contrat est au plus haut point inaccep- " table."

Inutile de dire que tous les honorables députés qui composent la loyale opposition de Sa Majesté votèrent pour cet amendement. On cherchera à dire aujourd'hui que dans le discours comme dans ce vote, l'opposition ne faisait que mettre en relief l'évaluation du gouvernement, sans se prononcer elle-même ; mais cette tentative serait puérile puisque l'opposition non seulement la cite, mais encore l'adopte ; et l'honorable chef de l'opposition le déclare en disant : " *Suivant cette évaluation que nous prendrons pour minimum de la valeur des terres*, nous pourrons fixer la valeur de ces terres en moyenne à $4.04 l'acre."... .... " *Il y a donc des terres* d'une très grande valeur en dehors des limites du Manitoba." Et l'amendement lui-même implique l'assentiment de l'opposition à cette évaluation quand il dit " sans comper la cession de 25,000,000 d'acres de terres choisies valant au moins $79,500,000." Les mots ajoutés, " suivant l'évaluation faite par le gouvernement " ne sont là que comme argument, pour donner plus de force à l'affirmation que les terres valent beaucoup. Autrement pourquoi l'opposition aurait-elle déclaré cette somme *excessive*, si elle ne l'avait pas cru réelle ? Pourquoi l'honorable chef de l'opposition aurait-il déclaré qu'il prenait un *minimum d'évaluation*, s'il n'avait pas cru ce minimum bien fondé ?

On me dira que nous ne saurions que faire de ces 21,000,000 d'acres de terres s'ils nous revenaient, parce que nous possédons un territoire de 300,000 milles carrés, c'est-à-dire 200,000,000

d'acres. Mais quand nous en déduisons les lacs, les rivières et les marécages impraticables, il n'en reste déjà plus que 160,000,000, dont la moitié n'est propre qu'au pâturage et à l'élevage. Il n'y aura jamais sous culture que 80,000,000 d'acres de terres dignes d'être cultivées, et donnant un rendement profitable; et ce chiffre cesse d'être une quantité fantastique ou embarrassante, car 13,500 émigrants par année, prenant chacun 320 acres épuiseraient le tout en vingt années. Il y a 900 milles entre Winnipeg et le pied des Montagnes-Rocheuses. Ces 900 milles donnent par conséquent 45 sections de blocs de 20 milles carrés chaque côté du chemin ou 90 en tout. C'est-à-dire qu'il n'y a que 23,000,000 d'acres de terre, le long du chemin de fer dans la section des prairies, ce qui donne tout de suite un aspect bien différent à la question des terres qui prennent immédiatement une valeur bien supérieure à celles situées ailleurs. La compagnie du Pacifique ne peut elle-même en recevoir que 45 sections, quand elle a droit à 98 blocs de 256,000 acres. Elle aura donc à prendre 13,568,000 acres, soit en dehors de la prairie, soit dans une zone éloignée du chemin de fer; et s'il lui plaît d'élever le prix de ses terres, le long de la ligne pour se défaire des moins avantageuses, elle peut aujourd'hui le faire. C'était bien, dans le temps, un des inconvénients en prévision. Mais comme il s'agissait de prêter une aide non pas apparente, mais efficace à la compagnie qui construirait le chemin, il fallait ou donner les terres sans restriction ou leur substituer de l'argent. Imposer des obligations dans la disposition de ces terres, c'était en rendre le placement impossible, parce que le monde financier n'aurait pas voulu faire d'avances sur une propriété possédée conditionnellement. Il fallait tout ou rien. Je ne saurais mieux faire que de citer les résolutions 8 et 9 que le gouvernement fit adopter par cette Chambre, le 12 mai 1879, pour établir jusqu'à quel point il comprenait les inconvénients de ce système. Les voici:

" 8. *Résolu*, que le fait de retirer de la vente et de la coloni-
" sation les terres à 20 milles de chaque côté du tracé adopté
" du chemin de fer du Pacifique, a eu pour effet en partie, de
" diriger les colons au sud et à l'ouest du lac Manitoba.

" 9. *Résolu*, que dans l'état actuel des choses, il est désirable

" d'allier l'encouragement de la colonisation avec la construc-
" tion du chemin de fer canadien du Pacifique à l'ouest de la
" Rivière-Rouge."

A six heures, M. le Président lève la séance.

SÉANCE DU SOIR.

M. CHAPLEAU : Lorsque la Chambre a suspendu la séance, j'allais dire que si la nécessité forçait le gouvernement, en 1881, de s'éloigner de cette ligne de conduite, c'est parce qu'il n'était pas prudent de nous engager plus avant dans les déboursés en argent, sans connaître exactement les ressources de la compagnie, la valeur et le bon esprit des hommes qui la conduiraient, et la possibilité de construire le chemin ; mais il ne perdit jamais de vue l'occasion de revenir à une politique plus favorable à la colonisation ; et c'est ce que nous avons fait cette année, en reprenant pour ainsi dire, le contrôle de ces terres, et en en forçant la vente dans certaines conditions. L'opposition devra être unanime à approuver ce plan qu'elle fut unanime à proclamer le 27 janvier 1881, quand M. Rinfret proposa :

" Que le contrat concernant la construction du chemin de fer
" du Pacifique canadien contient une clause à l'effet de céder à
" la compagnie 25 millions d'acres de terres choisies dans le
" Nord-Ouest, mais qu'il ne contient pas, comme il le devrait,
" de clause à l'effet de forcer la vente de ces terres aux colons à
" un certain prix fixé comme prix maximum ; que l'absence
" d'une telle clause permettra à la compagnie d'empêcher à son
" gré la vente des terres pour longtemps, et pourra ainsi entra-
" ver le progrès du pays et augmenter les misères et les diffi-
" cultés des premiers colons ; et que pour ces raisons, le con-
" trat est inacceptable."

La résolution était alors bien inopportune ; car, comme je l'ai dit, accepter dans le temps cet amendement de l'opposition, c'eût été rendre l'octroi des terres illusoire, parce que nous aurions mis la compagnie dans l'impossibilité de négocier une seule obligation garantie par ces terres. Mais aujourd'hui que la condition de la compagnie est tout à fait changée, et que l'expérience a convaincu les hommes d'affaires que le secours

financier provenant de ces terres ne saurait être immédiat, nous avons appliqué le principe émis par les conservateurs en 1879, et réaffirmé par les libéraux en 1881, savoir qu'il est possible et nécessaire de concilier l'encouragement du Pacifique avec le développement de la colonisation. Nous ne tenons pas à ce que la compagnie fasse une fortune avec ces terres en les mettant de côté pour les vendre dans dix ans, vingt ans ; nous voulons qu'elles aident immédiatement à la construction du chemin. Il n'est pas en notre pouvoir de forcer les capitalistes anglais à avancer des fonds sur cette garantie ; et dès lors nous n'avons d'autre alternative que de nous mettre à leur place, nous qui connaissons la valeur des propriétés offertes. En le faisant nous ne nous appauvrissons pas d'un sou, nous ne risquons rien, et nous contrôlons le développement du Nord-Ouest. Il peut se faire que mon attente ne soit pas partagée par plusieurs membres de cette Chambre, et entre autres par l'honorable chef de l'opposition, qui a déjà consignés, dans *Les Débats*, plusieurs manières de voir sur le développement du Nord-Ouest ; et comme ces manières de voir ne sont pas uniformes, il choisira celle qui lui conviendra le mieux pour combattre mes idées. J'irai au-devant de ses désirs, en les rappelant à cette Chambre. En ouvrant *Les Débats* à la page 1055 de l'année 1880, j'y trouve, le 5 avril, le dialogue suivant :

" Sir JOHN A. MACDONALD : On croit, d'après les meil- " leures informations que nous pouvons nous procurer, que " 20,000 personnes sont allées au Nord-Ouest l'an dernier.

" M. BLAKE : Il n'en est pas allé plus du dixième de ce " nombre.

" Sir JOHN A. MACDONALD : Si nous pouvons en juger " par les rapports, 50,000 iront cette année, mais mettons " ce nombre à 25,000 (cette année). Je demanderai à l'hono- " rable député de Lambton s'il ne croit pas que ce nom —

" M. MACKENZIE : Je ne le crois pas. Je ne crois pas non " plus que 20,000 émigrants y soient allés l'an dernier. Je crois " que beaucoup iront, mais pas en aussi grand nombre qu'on " vient de le dire.

" Sir JOHN A. MACDONALD : Alors l'honorable monsieur " est la première personne que j'aie encore entendu dire qne

" 25,000 n'était pas une évaluation trop faible. Ce nombre,
" bien entendu, comprend les enfants aussi bien que les adultes.
" D'ordinaire, les familles se composent, en moyenne, de cinq
" membres. Si vous prenez quatre comme base d'estimation,
" sur 25,000 ou 24,000 personnes qui s'y rendent, vous aurez
" 5,000 chefs de familles occupant des lots comme homesteads
" ou par préemption."

L'expérience a prouvé que le chef du gouvernement avait raison, et comme j'ai déjà démontré sur un autre point que les prophéties de l'opposition n'ont pas eu de chance sur le compte du Pacifique, je me demande parfois quel est le moment où le parti libéral est sincère dans son action : est-ce quand il combat, non pas le gouvernement, mais la politique même du Pacifique ? Ou bien quand il prétend défendre le principe de la construction même du Pacifique ? Car dans la même session de 1880, mais un mois plus tard, quand le gouvernement proposa de mettre 1,000,000 d'acres de terre de côté pour construire le Pacifique avec le produit des ventes, voici la motion que nous trouvons dans les journaux de la Chambre, séance du 5 mai :

" L'honorable M. Blake propose que les terres du chemin de
" fer ne soient vendues qu'à la condition qu'elles soient établies
" de fait."

D'après l'arrangement accepté par le gouvernement Mackenzie, dont faisait partie l'honorable chef actuel de l'opposition, le Canada s'était engagé à construire le Pacifique, du moins de Port-Arthur à Port-Moody pour 1890. En l'année 1880, il restait donc dix ans pour terminer ces travaux ; et au moment que la Chambre décidait de ne compléter les travaux qu'avec le produit des terres, dont le prix était fixé à $1 l'acre, l'honorable député de Durham voulait faire stipuler que la vente de ces terres ne s'effectuerait qu'en faveur de ceux des colons qui iraient s'y établir immédiatement, comme il aurait fallu vendre à peu près 80,000,000 d'acres de terre à $1.00, pour réaliser le montant voulu, c'était ni plus ni moins que 50,000 familles par année que le Nord-Ouest devait recevoir, à raison de 160 acres par chef de famille. Je ne ferai pas à l'honorable chef de l'opposition l'injure de croire qu'il désirait se soustraire

aux obligations solennelles contractées par le Canada, et à l'injonction formelle de nos statuts qui ordonnaient de pousser les travaux aussi vigoureusement que possible pour prouver notre bonne foi envers la Colombie. Il était donc à sa manière favorable à la construction du Pacifique, et s'il voulait mettre la condition de l'établissement de fait à la seule source de revenus que le pays aurait dorénavant à sa disposition pour l'accomplissement de cette entreprise, c'est qu'il était convaincu que son plan était réalisable, et que le Nord-Ouest recevrait 50,000 familles par année payant argent comptant leurs lots de préemption. Je suppose qu'il avait adopté pour cette circonstance particulière l'opinion qu'il avait émise le 5 mars 1875, différant complètement de celle que j'ai mentionnée il y a un instant. En 1875, j'aurais été de son avis quand il disait :

" Vous ne pouvez espérer attirer l'émigration dans un pays " au-delà d'une certaine moyenne. Vous devez consulter l'expé- " rience des Etats de l'Ouest. A une date récente où les che- " mins de fer se développaient le plus rapidement dans les " Etats les plus rapprochés de nos territoires du Nord-Ouest, " vous observerez que même leur progrès étonnant n'a été " aucunement aussi extraordinaire que celui que l'honorable " député de Northumberland nous dépeint comme devant se " réaliser dans le Nord-Ouest. J'espère que nous verrons cette " région progresser *plus fortement que les Etats de l'Ouest dans* " *ces dernières années. Je vise à surpasser la rapidité avec laquelle* " *se sont peuplés leurs territoires.*"

M. le Président, je n'irai pas si loin que l'honorable député quand il adoptait une manière de voir qui aurait exigé 50,000 familles par année. Je me contenterai d'une assez faible portion de ses espérances. Si l'on trouvait que pour disposer de 21,000,000 d'acres en dix années, il ne faut que 13,000 familles, personne ne pourrait s'inscrire contre nos calculs. Si la moitié des familles prenait deux lots, il suffirait de 8,625 familles par année, disons à peu près 35,000 âmes, pour épuiser la vente de ces terres, chose qu'il est certainement permis d'espérer avec les chiffres que je viens de donner pour les années dernières. J'ai mentionné il y a un instant la vente de ces terres à $1 l'acre ; mon opinion personnelle serait sans hésitation en faveur

d'une vente régulière à $1.50 l'acre. Il est naturel que ces terres soient plus recherchées que les autres, parce qu'elles sont situées pour la plus grande partie le long du chemin de fer. Si le Pacifique était dans la nécessité de vendre ses terres à un prix élevé pour combler un déficit considérable, comme les lignes américaines sont obligées de le faire, il nous faudrait bien subir cet état de choses, mais la colonisation en éprouverait des retards. Aujourd'hui cette espèce de monopole n'est pas à craindre; le gouvernement reprend le contrôle dont il s'était départi. Si nous pouvons vendre ces terres $1.50 l'acre, sans commettre d'injustices envers le Pacifique, faisons-le. Ce qu'il nous faut, c'est de la population. Le jour où il y aura deux cent mille blancs de plus dans le Nord-Ouest, nous n'aurons pas besoin de dépenser des millions pour nous protéger contre les sauvages. L'émigration sera la sauvegarde du territoire. Quand on a entrepris la construction du "Northern Pacific," les ingénieurs étaient accompagnés de régiments de l'armée des Etats-Unis. Du 20 juillet au 22 novembre en 1872, l'ingénieur Hayden, par exemple, a dû être protégé par 400 soldats qui ont eu constamment à se battre contre les sauvages, dans la vallée de la Yellowstone. En 1873, il fallut porter cette force à 1,700 hommes. C'est en 1876, qu'eut lieu le massacre de Custer, sous le méridien de Battleford, entre les rivières Rosebud et Bighorn, sur le "Northern Pacific." Cette guerre s'est continuée en 1877, et je pourrais dire jusqu'au moment où le chemin de fer y a fait pénétrer le mouvement et la vie.

Qui s'occupe aujourd'hui des sauvages dans le Montana? Une autre raison me fait vivement souhaiter de voir le Nord-Ouest se remplir rapidement, c'est qu'il pourra offrir un marché de consommateurs à nos manufacturiers. En face de ce qui se passe chez nos voisins, nous avons le droit de compter sur le prompt développement du Nord-Ouest, et sur la vente de nos terres. Dans le cours de l'an dernier, "l'Union Pacific" seul a placé 4,342,200 acres au prix de $6,000,000. Il a été vendu, l'an dernier, dans le territoire des Etats-Unis, un total de 18,300,000 d'acres de terres. Nous en avons autant qu'eux, plus qu'eux; elles sont plus fertiles, plus rapprochées de la mer et moins dispendieuses. Le prix moyen des terres américaines est de $3.40 l'acre. Les compagnies de chemins de fer sont tellement

obérées qu'elles ne peuvent s'en départir à moins de $3. L'extrême limite de notre ambition est de vendre les nôtres $2 ; et s'il vaut mieux les vendre à $1.50, ce n'est pas le Pacifique canadien qui sera dans notre chemin. Le Pacifique a cet avantage, cet immense avantage, c'est qu'ayant peu d'intérêts à payer, la vente de chaque acre de terre sera pour lui un bénéfice. Aux Etats-Unis bien des compagnies ont succombé parce que les intérêts ont mangé le capital, et que la vente de leurs terres ne pouvait suffire au service des coupons. Nous aurions pu diminuer notre libéralité, et peut-être faire surgir tout de même un commencement de voie ferrée de l'Atlantique au Pacifique; mais je me demande si nous n'aurions pas précisément pris le moyen de perdre le bénéfice de notre subvention en forçant la compagnie à dépenser, en intérêts, l'argent que nous lui donnions pour faire le chemin. En accumulant ces chiffres j'ai en vue autre chose qu'une simple énumération. Il y a toute une situation économique à faire ressortir de cet état de choses; et si je n'ai pas la prétention de la résoudre, j'aurai du moins soumis aux esprits sérieux de ce pays et de la Grande-Bretagne le théorème qui s'imposera bientôt à l'économie générale des nations modernes : le bon marché et la célérité dans le transport. On a l'habitude de dire que les chemins de fer coûtent plus cher que la navigation ; c'est vrai.

La main du Créateur nous a préparé gratuitement la grande route liquide, la main des hommes n'a pu créer la voix ferrée qu'à prix d'argent. Si, indépendamment du prix du chemin, vous mettez en regard la prix de revient d'une locomotive et des vingt-cinq voitures qui composent un train, et le prix coûtant d'un bateau à vapeur, l'avantage sera en faveur du chemin de fer. Un bateau à vapeur de première classe, d'une capacité payante de 3,000 tonnes et représentant comme force motrice, neuf convois de trente wagons chargés de onze tonnes chacun, coûtera de $300,000 à $500,000, mais plus probablement ce dernier chiffre. Neuf locomotives coûteront $72,000 et 270 wagons de fret environ $125,000, mettons une somme de $200,000 pour le tout. Jusqu'ici le chemin de fer a l'avantage, car chaque tonne de marchandise emploiera, dans ce cas, un capital de $166⅔ par eau et de $66⅔ seulement par terre. Mais un steamer ne coûte en frais d'exploitation que $700 par

jour de 300 milles, tandis que chaque convoi coûte en moyenne $300 par 300 milles, ou de $2,700 pour neuf convois; en d'autres termes, chaque mille de transport par chemin de fer coûte autant que trois milles de transport par eau. On comprend avec quelle parcimonie il faut calculer les frais d'un chemin de fer, et qu'il est de la plus haute importance de réduire autant que possible la première charge dont il est grevé, les obligations privilégiées émises par le chemin pour sa construction et son équipement. Moins un chemin de fer est grevé, plus il est en état de lutter contre ses rivaux. Supposez, par exemple, une quantité uniforme de trafic sur les différents chemins transcontinentaux suivants; ce fret devra payer, abstraction faite des frais d'exploitation, l'intérêt suivant sur le prix de revient de ces chemins:—

Sur l'Union Pacific	$5,467	par mille.
" le Northern Pacific...........	3,200	"
" le Southern Pacific............	2,939	"
" le Pacifique canadien.........	1,400	"

C'est-à-dire que chaque chemin de fer devra exiger, par mille, ce qui suit, pour ce service, disons sur un parcours de 1,000 milles:—

L'Union Pacific........................	$5.47	par tonne.
Le Northern Pacific.................	3.24	"
Le Southern Pacific	2.94	"
Le Pacifique canadien	1.40	"

Quand l'Union Pacific aura imposé un tarif de $5.47 par tonne, il se trouvera exactement dans la même condition que le Pacifique canadien qui aura exigé seulement $1.40. En d'autres termes, telle sera pour toutes fins pratiques la proportion de chaque ligne en prenant $0.01 comme base:—

	Par tonne.
L'Union Pacific....................................	$1.00
Le Northern Pacific	$0.57\frac{2}{5}$
Le Southern Pacific..............................	$0.53\frac{3}{4}$
Le Pacifique canadien	$0.26\frac{1}{2}$

Si ce n'est pas par un caprice que nous avons bâti le Pacifique canadien, si c'est dans l'intention de développer les grandes

ressources du pays, et de créer de nouvelles industries et un beau trafic continental, nous savons ce qui nous reste à faire. Je ne puis le proclamer trop haut, ni le répéter trop souvent : abaissons le coût de construction du chemin de fer le plus possible, n'écrasons pas dès l'abord la compagnie par le souci d'une position financière difficile et de besoins pressants. Je suis persuadé que c'est le seul moyen d'obtenir la pleine mesure de la capacité productive du chemin, le seul moyen qui puisse laisser la compagnie libre d'employer son énergie et son activité à s'ouvrir de nouveaux champs d'exploitation.

Je sais que, jusqu'à présent, aucun des Pacifiques américains n'ont pu contrôler une tonne du commerce de transit entre l'Europe et l'Asie, sauf le cas d'une commande exceptionnelle d'œufs de vers à soie pour la France, et d'un très petit lot de fourrures pour l'Angleterre. Je sais que le blé même de la Californie n'est pas exporté en Europe par une route transcontinentale, et qu'il fait un voyage de 16,000 milles, de San Francisco à Liverpool par le cap Horn, plutôt que de passer par New-York. J'ai lu les humbles aveux du fier Yankee confessant son inhabileté à résoudre ce problème, en présence des fiascos qui ont suivi ses efforts dans ce but. J'ai sous la main la déclaration de M. Whittley, agent de fret du Pacifique central, persifflant l'honorable premier-ministre pour ses tentatives d'attirer le commerce anglo-asiatique vers l'Europe par le territoire canadien, et qualifiant ses prévisions de stupides, avec d'autant plus d'autorité que le gouvernement accepte ses vues dans ses rapports officiels. Eh bien ! M. le Président, malgré ce qui est arrivé, malgré les assertions des hommes qui font autorité, dans la grande république, en fait de questions de chemin de fer, malgré l'admiration que j'éprouve pour la haute habileté qu'ont montrée nos voisins pour assurer le succès de leurs entreprises commerciales, rien n'a pu encore ébranler ma foi dans les conditions futures du commerce asiatique pour notre pays et notre grande route transcontinentale. Pour le commerce, c'est surtout une question de coût, et il n'est pas facile de voir comment les chemins de fer américains pourraient songer à créer un trafic de ce genre, quand on met les distances en comparaison :

Par le canal de Suez :—		Milles.
De Yokohama à Liverpool		11,275
Par New-York :—		
De Yokohama à San Francisco	4,650	
De San Francisco à New-York	3,320	
De New-York à Liverpool	3,040	
Total		11,010

Ce qui donne en faveur de New-York, sur la route de Suez, une différence de 265 milles seulement, ou un peu plus de 2 pour 100 de la distance entière. La distance de 4,650 milles est la moyenne entre 4,800 milles et 4,500 milles pour l'aller et retour de San Francisco, les deux trajets exigeant une route nécessairement différente.

Il en est bien autrement pour le Canada :

Par le canal de Suez :—		Milles.
De Yokohama à Liverpool		11,275
Par Montréal : —		
De Yokohama à Coal-Harbor	4,180	
De Coal-Harbor à Montréal	2,911	
De Montréal à Liverpool	2,790	
Total		9,881
Différence en faveur de Montréal		1,394
(ou plus de 12 pour 100 de la distance entière.)		

Mettons une moyenne uniforme de 240 milles par jour, dix nœuds à l'heure, pour un steamer faisant ce voyage. Je sais que les grands steamers vont beaucoup plus vite que cela ; que la moyenne par les lignes Allan et Dominion est de 12 nœuds, de même que celle des grands " lévriers des mers " est de 15 et 18 nœuds. Mais le trafic de l'Orient se fait par des bâtiments de moindre valeur. Le fait seul que le canal de Suez n'offre pas de sécurité à un steamer tirant plus de 20 pieds, ou dépassant une longueur de 350 pieds empêche la construction de grands navires. Un steamer prend 45 jours de Marseille à Yokohama ; c'est la compagnie même qui le déclare dans ses annonces. C'est à peu près 9 nœuds à l'heure, en allouant 3

jours pour le passage du canal. Le voyage complet de Yokohama à Liverpool prend 50 jours, à 10 milles à l'heure environ. En prenant des steamers semblables à ceux qui voyagent par la route de Suez, nous trouvons qu'il faut de Yokohama à Liverpool *viâ* le Pacifique canadien :—

De Yokohama à Coal-Harbor, 4,180 milles, à 10 nœuds à l'heure	17½	jours.
De Coal-Harbor à Montréal, 2,911 milles à 30 milles à l'heure.........	4	"
De Montréal à Liverpool.................	11½	"
	33	"
Pour les convois de fret (20 milles à l'heure) temps additionnel..........	2	"
Pour transbordement du fret............	4	"
Durée du voyage	39	jours.

Que trouvons-nous sur la route *viâ* New-York :—

De Yokohama à San Francisco, 4,470 milles	19½	jours.
De San Francisco à New-York, 3,320 milles	5	"
De New-York à Liverpool, 3,040 milles.	12½	"
	36	"
Pour les convois de fret (20 milles à l'heure) temps additionnel...........	2	"
Différence des rampes à ajouter.........	2	"
Pour transbordement de fret...........	4	"
Durée du voyage..........................	44	jours.

Il résulte de ces tableaux que, s'il peut exister des doutes sur le transport des marchandises, il n'en existe pas pour le transit des voyageurs qui non seulement gagneront 17 jours, mais traverseront une région constamment salubre et fraîche. Il n'y a pas de différence sensible entre le prix du transport des voyageurs par terre ou par eau. Nous pouvons dire que par une voie ou par l'autre, le tarif est en moyenne de $0.03½ par mille,

puisque de Québec à Liverpool, 2,630 milles, il varie de $80 à $100, soit de $0.03 à $0.04; et de New-York à Liverpool, 3,040 milles, il varie de $90 à $120, c'est-à-dire qu'il est également de $0.03 à $0.04 par mille. De San Francisco à Yokohama, 4,470 milles, on demande $250, ou environ $0.05 du mille. De Livervool à Yokohama par Suez, 11,275 milles, on demande £88—ou $428—soit 0.03\frac{4}{5}$. De Marseille à Yokohama, 9,200 milles, le tarif par les messageries maritimes est de $415 ou de 0.04\frac{1}{2}$ par mille. De San Francisco à New-York, le tarif des voyageurs est de 0.03\frac{4}{5}$ par mille—$126 pour le trajet, à part les dépenses de buffet et de wagon-lit qui représentent à peu près $\frac{2}{3}$ de sou par mille. Mais les compagnies de chemins de fer n'exigent que rarement plus de 2$\frac{1}{2}$ sous du mille.

La différence pour la marchandise est plus prononcée. Le prix de $7 par tonne de marchandise de Montréal à Liverpool équivaut à $\frac{1}{4}$ de sou par tonne par mille. Par le canal de Suez, les messageries maritimes demandent entre Marseille et Yoko hama $40 par tonne, ce qui fait $\frac{7}{18}$ de sou du mille. De Liverpool à Yokohama, l'Ocean Steamship Co. exige, en moyenne, $\frac{1}{3}$ de sou par mille. Jusqu'à ces dernières années, les chemins de fer demandaient deux sous par tonne par mille; mais ils ont graduellement abaissé considérablement leurs tarifs, et l'Union Pacific exige à peine 1 sou par tonne par mille. Entre New-York et Chicago, le tarif atteindra bientôt $\frac{1}{2}$ sou par tonne par mille, et le prix du grain par wagon de 24,000 lbs est même aujourd'hui de $48 par wagon; et je crois pouvoir assurer que ces tarifs réduits ne seront pas probablement élevés à l'avenir, chaque année ajoutant encore à l'expérience déjà acquise dans l'exploitation à bon marché des chemins de fer. Voici la marche de cette réduction convertie en moyenne, sur tout le fret des chemins de fer depuis 15 ans:—

	1868	1873	1883
	Cts.	Cts.	Cts.
New York Central.................................	2·74	1·57	0·81
Pennsylvania	1·90	1·41	0·91
New-York, Lake Erie et Western..............	1·81	1·45	0·78
Boston et Albany..................................	2·81	1·95	1·19
Lake Shore et Michigan Southern	2·33	1·33	0·72
Michigan Central..................................	2·45	1-89	0·83

	1868	1873	1883
	Cts.	Cts.	Cts.
Chicago, Burlington et Quincy................	3·24	1·92	1·42
Chicago, Milwaukee et St. Paul	......	2·50	1·39
Illinois Central..................................	......	2·20	1·43
Pittsburg, Fort Wayne et Chicago...........	......	0.79	0.79
Ou une moyenne pour 1883 de...			1·055

Ces états s'arrêtent au 1er juillet 1884. Depuis, l'abaissement des tarifs a continué à s'accentuer comme le prouve le tableau suivant pour les opérations de l'année finissant le 31 décembre 1884 :—

Nom de la compagnie.	Longueur de la Ligne.		Exploitations.	Coût par tonne par mille.
			$	Cts.
Chemin de fer de Cleveland, Columbus, Cincinnati & Indianapolis Railway	391 milles.	Rec.	3,600,346	
		Dép.	2,756,749	
		Profit.	843,597	0·633
Canal et chemin de fer Pennsylvania et New York		Rec.	2,151,338	
		Dép.	1,541,794	
		Profit.	609,544	0·86
Chemin de fer Northern Central	323 milles.	Rec.	5,528,876	
		Dép.	3,468,394	
		Profit.	2,053,483	0·825
Chemin de fer Chicago, St. Louis et Pittsburg.	636 milles.	Rec.	4,396,840	
		Dép.	6,602,213	
		Profit.	794,627	0·6

Nom de la compagnie.	Longueur de la Ligne.	Exploitations.		Coût par tonne par mille.
Chemin de fer de New-York, Lake Erie et Western	1,900 milles.	Rec.	21,637,435	
		Dép.	11,358,077	
		Profit.	5,279,358	0·685
Lake Shore et Michigan				0·652
Michigan Central				0·646
New York, Chicago et St. Louis (Nickel Plate)	523 milles.	Rec.	3,207,591	
		Exp.	2,389,234	
		Profit.	818,357	0·476
Chemin de fer Pennsylvania :				
Ligne Principale	1,470 milles.			0·740
Philadelphia et Erie	287 "	Rec.	48,566,917	0·576
Lignes à l'est de Pittsburg et Erie	2,201 "	Dép.	30,527,016	0·804
New Jersey, ses embranchements	443 "	Profit.	18,039,901	1·365

Ces tarifs ont donné des profits comme les surplus l'indiquent. Le fait que le New York, Chicago et St. Louis est entre les mains d'un receveur, n'est pas un argument contre l'abaissement des tarifs ; il ne fait qu'établir la nécessité de ne pas élever le coût de construction d'un chemin, celui-ci est responsable de $70,000,000 ou de $132,000 du mille.

Dans son rapport le chemin de fer Pennsylvania établit comme suit que son tarif est rémunérateur :—

	Recettes.	Dépenses.	Profits.
Ligne principale	0·740	0·441	0·299
Philadelphia et Erie	0·576	0·365	0.211
Ligne à l'est de Pittsburg	0·804	0·518	0.286
New Jersey	1·365	1·081	0.284

On me permettra d'insister sur un point qui peut paraître purement technique, parce que le transport à bon marché par

chemin de fer est le grand problème de notre époque. Il s'impose à l'économie politique comme à l'économie pratique. Il n'y a pas de salut pour les chemins de fer en dehors de l'exploitation à bon marché. Une autorité en ces matières, M. O. Chanute, ingénieur consultant du New York, Lake Erie et Western, a fait une étude spéciale de ce point, et après des recherches laborieuses et l'analyse de différents trains sur le New York Central, il en est venu à la conclusion que le prix coûtant du transport du fret par chemins de fer est ce qui suit :—

Nature du fret.	No. de tonnes par wagon.	Distance parcourue en milles.	No. de wagons par convoi.	Dépenses d'exploit. par mille.		Coût par tonne par mille.
				$		Cts.
Animaux	10	440	30	16	13	0·344
Grain	12	298	35	8	77	0·245
Farine	11	448	35	13	18	0·268
Articles en boîtes...	10	298	35	8	77	0·294
Lard	10	440	35	12	95	0·292
Laine	5	440	35	12	95	0·588
Tabac	11	440	35	12	95	0·027
Huile	10	440	35	12	95	0·292
Cuir	8	142	35	4	18	0·003
Papier	10	114	26	4	15	0·004
Foin	10	73	26	2	66	0·364
Beurre	10	42	26	1	53	0·364
Fromage	10	26	26	0	95	0·369
Fer	12	440	35	12	95	0·245
Bonneterie.	5	440	35	16	15	0·734
Chaussures	8½	440	35	18	13	0·464
Etoffes, tapis	9	440	35	17	99	0·432
Sucre et liqueurs....	10	440	35	16	95	0·383
Café	10	440	35	19	05	0·433
Poterie	10	440	35	19	35	0·439
Jouets................	6	440	35	16	85	0·636

Il faut ajouter à ceci les frais de chargement et de déchargement qui ensemble peuvent coûter 50 sous par tonne et ne forment sur une distance de 3,000 milles qu'une charge si faible qu'il est inutile d'en tenir compte.

Mais dans ces calculs, il ne faut pas oublier que la proportion des frais s'applique sur tout le trafic du chemin de fer, c'est-à-dire sur le trafic local comme sur celui du transit. Tous les économistes, comme les hommes pratiques en matière de chemins de fer, s'accordent à dire que le trafic local doit être basé sur une autre échelle que le trafic du transit.

En effet les localités traversées par un chemin de fer bénéficient directement de son succès en raison de la valeur qu'elles y ont gagnée. Le trafic de transit doit être dégrévé de toutes les dépenses d'administration et de maintien de la voie, de manière que le prix coûtant de ce trafic ne doit pas être plus du tiers du prix coûtant du trafic local. Au lieu donc qu'un train de fret coûte $1 du mille, il ne devrait coûter, pour le trafic d'entier parcours, que 50 ou 60 sous. C'est la proportion exacte, et cela permettra au Pacifique canadien de transporter avec profit le trafic de l'Orient à raison de $\frac{1}{2}$ ou $\frac{3}{4}$ sou la tonne par mille. En fixant le tarif possible du fret par chemin de fer à $\frac{1}{2}$ sou la tonne par mille, je suis certain de trouver des approbateurs dans cette Chambre. L'honorable chef de l'opposition a déjà eu l'occasion de se prononcer sur ce point le 15 décembre 1880, il affirmait ici comme moi qu'un chemin de fer peut faire des affaires avantageuses à raison de $\frac{1}{2}$ sou par tonne par mille. A propos du chemin Saint-Paul et Manitoba, il disait :—

" Le tarif à un prix raisonnable devrait être de $1\frac{1}{3}$ sou par
" minot, par 100 milles ou $17\frac{1}{3}$ sous pour la distance de 1,300
" milles. De fait, je crois que le tarif de Saint-Paul, en descen-
" dant, est beaucoup plus bas que $1\frac{1}{3}$ sou par minot, et qu'en
" conséquence une proportion beaucoup plus considérable que
" ce que produirait ce tarif est prélevée par le chemin de fer
" Saint-Paul et Manitoba."

Etant donné 60 lbs par minot, et $37\frac{1}{3}$ minots dans une grosse tonne, nous avons $49\frac{7}{9}$ sous la tonne à $1\frac{1}{3}$ sou par minot ; ce qui fait à une légère fraction près, pour cent milles, 50 sous exactement ou $\frac{1}{2}$ sou par tonne par mille. Je crois, comme je l'ai déjà dit, que le trafic d'entier parcours peut être profitable à $\frac{1}{2}$ sou par tonne par mille ; ce trafic ne devrait pas être chargé des frais d'administration, du bureau ou de gares qui doivent être

supportés par le trafic local ; et même en tenant compte de la détérioration du matériel roulant, des frais de combustible et de transbordement $\frac{1}{3}$ sou par tonne par mille laisse encore une marge de profits, puisque les frais réels de transport n'excèdent pas $\frac{1}{5}$ de sou par tonne par mille.

Il se produit actuellement une révolution complète dans les lois qui régissent le commerce. La tendance à tout sacrifier à la célérité s'accentue de plus en plus. La compétition nécessite la rapidité. Les steamers si coûteux ont chassé les voiliers. Le désir d'avoir au moins un article nouveau avant ses voisins se fait sentir partout dans la classe mercantile. En disant que le transbordement du fret était défavorable au Pacifique canadien pour le trafic des ports de l'Orient, j'aurais dû ajouter que les frais par la route de Suez sont augmentés par les droits de péage du canal qui sont comme suit :—

		Frs.	Centimes.	Dol.	Cent.
Droits de péage......	Par tonne.......	9	50...........	1	90
Ancrage...............	"	0	2..........	0	00½
Remorquage	"	2	0...........	0	40

Il faut aussi mettre en ligne de compte le désavantage qu'il y a à ne pouvoir employer à ce trafic que des steamers d'une dimension comparativement peu considérable. Il a été constaté qu'un steamer tirant 23 pieds a touché 50 fois durant le trajet. Enfin les dangers du canal de Suez et de ses approches sont tels que l'augmentation de l'assurance est de 2 pour 100. En somme la question se réduit à ceci. La différence entre les deux routes, de Liverpool à Yokohama, est la différence qui existe entre 2,911 milles de transport par voie ferrée de Coal-Harbor à Montréal et 4,305 milles de transport par eau, y compris le passage du canal de Suez.

	Milles.
Distance par steamer, de Liverpool à Yokohama...	11,275
Distance par steamer, de Yokohama à Coal-Harbor, et de Montréal à Liverpool.........................	6,970
Il reste donc..................	4,305

à mettre en regard des 2,911 milles de transport par chemin de fer qui restent à faire pour compléter le trajet par la route

du Pacifique canadien. Le coût additionnel du transbordement sur la route canadienne, se trouve compensé par les droits de péage, etc., et par l'augmentation des taux d'assurances sur la route de Suez, en sorte que nous n'avons à considérer que la différence du coût entre 2,911 milles de transport par chemin de fer et 4,305 milles par eau. Je n'hésite aucunement à conclure que le temps gagné et la réduction graduelle des tarifs de chemins de fer fera inévitablement pencher la balance en faveur de la route canadienne. Si l'on vient me dire qu'une différence de treize jours dans le trajet n'a aucune importance pour le marchand, ce que je n'admets pas, je répondrai que l'emploi de navires à voiles de Yokohama à Coal-Harbor ne prolongerait la durée du voyage, si on le compare à la route de Suez, et réduirait les frais de transport de Yokohama à Liverpool dans la proportion suivante :

De Liverpool à Yokohama, le coût du fret, en moyenne, par tonne est de....................		$38.38
ou d'environ $\frac{1}{3}$ de centin par tonne, par mille.		
De Yokohama à Coal-Harbor, par un des steamers du chemin de fer, le fret coûterait par tonne..........................	$ 3.48	
De Coal-Harbor à Montréal ($\frac{3}{4}$ de centin par mille)......................................	21.83	
De Montréal à Liverpool ($\frac{1}{4}$ de centin par mille)..	6.97	
	———	$32.28

Laissant en faveur de la route canadienne une différence, par tonne, de......................... $ 6.10

Un autre avantage c'est celui qui me soutient le plus fermement dans ma foi au succès futur de la route canadienne entre l'Europe et l'Asie, c'est que le commerce asiatique est entièrement contrôlé par les marchands et les capitalistes anglais qui le feront passer par la route qui leur conviendra le mieux.

En vain les Américains ont voulu réagir contre cet état de choses, ils ne l'ont pu et je n'ai jamais vu défaite si bien confessée que ce que je trouve dans le dernier rapport officiel du commerce des Etats-Unis pour l'année 1884.

On y lit à la page 104 :

" Je vais répondre à votre question, dit un M. Atkinson, de
" Boston, au chef du bureau des statistiques des Etats-Unis, à
" l'égard de l'exportation de nos marchandises et denrées. Je
" vous ferai observer que, pour l'Europe, c'est une question de
" nécessité et non de choix d'acheter dans la plus grande me-
" sure de ce pays les céréales, les viandes, les huiles et le coton,
" payant ces denrées, autant que possible, avec ces marchan-
" dises et articles, qu'on nomme communément produits fabri-
" qués et que nous avons l'habitude de prendre et portant à
" notre avoir en numéraire le reste de la somme qui nous est
" due. Nous tirons sur ce compte en numéraire pour payer les
" sucres, les thés, les cafés, les peaux et les autres articles qui
" nous sont fournis par les nations qui ne sont pas encore
" des " nations manufacturières " dans le sens généralement
" attaché à ce terme. Cette balance en numéraire qui nous est
" due pour les céréales, les viandes, le coton, est transférée, sur
" la place de Londres, à l'avoir des marchands de Chine, de
" Java, d'Afrique, de l'Amérique du Sud et d'autres contrées,
" dont nous sommes les débiteurs pour les thés, les cafés, les
" laines, les peaux, etc., et elle est appliquée par eux au paie-
" ment des produits fabriqués anglais, c'est-à-dire des coton-
" nades, des lainages, des tissus, des articles de quincaillerie et
" autres, en un mot de tout ce qu'on appelle ordinairement les
" produits fabriqués. C'est à dire que la Grande-Bretagne im-
" porte des Etats-Unis les cotons, les viandes, les huiles et les
" céréales pour un montant plus fort que ce qu'elle leur vend
" de produits fabriqués. Nous, nous importons de la Chine, de
" l'Afrique et de l'Amérique du Sud les thés, les cafés, les
" sucres, les peaux, etc., pour un montant plus élevé que celui
" des produits fabriqués que nous leurs vendons. La Grande-
" Bretagne façonne et convertit nos matières brutes en produits
" fabriqués et elle expédie ces marchandises en Chine, en
" Afrique et dans l'Amérique du Sud en paiement des matières
" brutes ou des thés, des cafés, des sucres que nous avons
" achetés.

" Pourquoi ce commerce par intermédiaire continuerait-il ?
" Pourquoi ne convertissons-nous pas nos matières brutes en
" produits fabriqués et n'échangeons-nous pas directement avec

“ les nations qui ne font pas usage de machines et dont nous
“ achetons en quantité les produits ?

“ Pendant longtemps cette question m’a embarrassé ; je n’ai
“ pu la résoudre qu’après avoir étudié les conditions du com-
“ merce de la Grande-Bretagne, sur les lieux.

“ J’en suis venu alors à la conclusion que, bien que la quali-
“ té et le prix soient, dans une certaine mesure, au nombre des
“ conditions qui contrôlent cet échange de produits qui consti-
“ tue le commerce, cependant la science moderne et les mé-
“ thodes modernes de production ont ramené la qualité et le
“ prix des produits fabriqués, tels que les tissus, la quincaille-
“ rie et autres au même étalon ou à si peu de chose près, que
“ le commerce n’est plus contrôlé dans une mesure considé-
“ rable par la qualité ou le prix, relativement aux produits
“ fabriqués. Et les différences qui existent dans la qualité et le
“ prix, étant des éléments très peu importants, sont plus que
“ contrebalancées par les facilités sous le rapport des commu-
“ nications, sous le rapport des opérations de banque et du
“ change et, par-dessus tout, par les facilités de crédit que ren-
“ contrent les intermédiaires qui exploitent ce commerce—
“ cette dernière condition étant le facteur le plus important.
“ Ainsi, par exemple, il n’y a aucun doute que les acheteurs
“ de l’Amérique du Sud préféreraient de beaucoup acheter les
“ cotons américains suivant leur qualité et leur prix relatifs
“ que les cotons anglais. Pourquoi ne le font-ils pas ?

“ Nous achetons beaucoup plus de l’Amérique du Sud que
“ nous lui vendons et nous payons la différence au comptant à
“ Londres.

“ Pourquoi ses marchands ne prennent-ils pas de nous des
“ marchandises au lieu de numéraire, s’ils préfèrent nos mar-
“ chandises ?

“ Pourquoi n’a-t-on pas établi un système de communications
“ maritimes, sans prime ni subvention, entre les Etats-Unis et
“ l’Amérique du Sud comme on l’a fait entre la Grande-Bre-
“ tagne et l’Amérique du Sud ?

“ La raison en était difficile à trouver ; mais je crois pouvoir
“ vous donner la véritable.

“ Tout le trafic de l’Amérique du Sud en marchandises et
“ produits fabriqués est fait à très long terme. Comment ?

" Le crédit n'est pas accordé par le fabricant des marchan-
" dises, mais voici le mode d'opération.

" Le fabricant de cotons, par exemple, vend le coton écru au
" marchand de tissus de cotons, comme on l'appelle. Le mar-
" chand paye le fabricant comptant, en espèces, sur livraison.
" Ce marchand, cet intermédiaire ou négociant, fait blanchir
" ces tissus, les fait imprimer ou autrement préparer pour
" chaque district ou marché dans l'Amérique du Sud ; il les
" emballe de la manière qu'il faut pour la région particulière
" où ils doivent être expédiés, en petits colis, propres à être
" portés à dos de mulet (s'ils doivent être transportés au cœur
" des Andes) ; il fait ses arrangements pour les expédier par
" l'un des paquebots en partance tous les jours pour l'Amé-
" rique du Sud ; il passe alors à un banquier le connaissement,
" portant en émargement les marques et les numéros distinc-
" tifs des colis, et auquel est joint la facture, et il obtient de
" l'escompte à quatre ou six mois, avec l'entente d'un renou-
" vellement à quatre ou six autres mois, au besoin, et le numé-
" raire ou le produit de nos blés, de nos cotons et de nos
" huiles, dont nous avons fait remise pour couvrir nos achats
" sud-américains, forme une partie de. l'encaisse de ce même
" banquier qui lui permet d'accorder ce long crédit. Mais cela
" ne suffirait pas. Ces marchandises sont transportées dans l'in-
" térieur de l'Amérique du Sud, aux grandes foires, dans les
" villes de l'intérieur et à différents points de distribution. Là
" elles sont pratiquement troquées contre tout ce que désire
" vendre une population qui n'a pas de numéraire, mais qui a
" d'autres denrées. Ces autres denrées, quelles qu'elles soient—
" laines, peaux, minérais, nitrates ou quoique ce soit — sont
" admises en libre pratique en Angleterre pour être distribuées
" partout où elles sont en demande. Elles sont vendues, et du
" produit de leur vente le marchand de tissus de cotons rentre,
" en définitive, dans ses fonds et fait face à ses engagements
" chez le banquier de Londres qui lui a fait crédit. Londres
" étant un grand port libre est devenu, nécessairement, le
" centre de l'argent ou le centre du crédit de l'univers.

" En d'autres termes, le commerce se fait maintenant à si
" petit bénéfice et sur une échelle si considérable que les profits

" ou pertes dépendent du coût des transports, du cours du " change et des facilités dn crédit."

En étudiant les causes qui ont empêché le trafic de l'Orient de passer par les Etats-Unis, M. Nimmo, le chef du bureau du commerce des Etats-Unis, dit dans son dernier rapport, à la page 57 :

" Mais il y a une troisième condition, peut-être la plus im-" portante, qui met des entraves à une exportation considé-" rable et générale des produits des manufactures américaines, " c'est le fait que les entreprises commerciales dans ce pays se " sont façonnées aux habitudes et aux exigences de notre com-" merce intérieur de beaucoup le plus vaste et le plus profitable " et que nos marchands, obéissant à leur intérêt propre, ont " laissé l'exploration et l'exploitation du champ plus complexe " et moins rémunérateur du commerce extérieur, aux mar-" chands des contrées dont les ressources intérieures et les " développements possibles sont incomparablement moindres " que ceux des Etats-Unis."

En d'autres termes, les Américains, qui ont le génie de l'industrie et des chemins de fer, n'ont pas le génie du commerce et de la navigation. Autant ils sont en avant des autres pays dans le premier cas, autant ils sont en arrière dans le second.

Il est raisonnablement permis, dans ces circonstances, de croire que le Pacifique canadien deviendra la route nationale de l'Angleterre, de préférence au canal de Suez qui est une route neutre, contrôlée, du reste, par une majorité d'actionnaires français ; et quand le moment très prochain sera arrivé où les navires de gros tonnage seront les seuls à sillonner les mers, les Anglais, forcés d'adopter la route canadienne, y viendront d'autant plus facilement qu'ils y seront poussés par toutes les sympathies de race, de drapeau et, si je puis me servir de cette expression dans le sens élevé du mot, par les préjugés nationaux qui sont puissants chez tous les peuples. Et peu à peu de Yokohama on passera à Shang-Haï, à Manille, à Saïgon, à Hankow, à Tchi-Fou, à Singapour, puis dans tous les centres du commerce asiatique.

Mais quoiqu'il en soit du commerce de transit, il est indéniable que le chemin de fer du Pacifique déplacera une partie

de notre propre commerce. Nous importons à peu près 40,000,-000 de livres de riz, de thés, de cafés, sans compter quantité de drogues, d'épices, d'huiles essentielles et volatiles, de provenance asiatique. Si l'on songe que, l'an dernier, par exemple, nous avons eu recours à l'Union Pacific pour importer près de 4,000,000 de livres de thé, on comprendra comment le trafic viendra sur la ligne canadienne. L'an dernier, les Etats-Unis ont exporté en Chine et au Japon 45,000,000 verges de coton, plus de 1,000,000 de livres de poisson, 30,000,000 gallons d'huiles à éclairage, etc. Qui nous empêchera, avec un avantage de 444 milles de chemin de fer et de 300 milles de navigation de moins de concourir dans ce commerce ? Ainsi le fret sur le thé, de Shanghaï à New-York est de $47.50 la tonne. Comme il y a 5,515 milles de navigation et 3,320 de chemin de fer, on peut dire que le steamer reçoit $13.79, soit ¼ de sou par tonne, et le chemin de fer $33.71, soit 1 sou par tonne par mille.

La route canadienne ferait exactement les mêmes bénéfices en demandant $42.16 pour le même fret, c'est-à-dire ¼ de sou sur 5,135 milles, et 1 sou sur 2,911 milles. Voilà donc comment on pourrait diminuer le fret de $5.34 par tonne, c'est-à-dire de 11 pour 100. Le Pacifique canadien contrôlera bientôt le commerce de l'Asie, sinon immédiatement pour l'Europe entière, du moins immédiatement pour l'Amérique du Nord.

Mais je vais plus loin, M. le président, je prétends que les Américains se serviront de notre route, tant pour aller vers le Pacifique que pour venir à l'Atlantique ; et les Américains eux-mêmes n'en font pas un mystère. Dans le rapport officiel des Etats-Unis sur le commerce intérieur pour 1884, je trouve ce passage significatif à la page 97 :

" La ligne-mère du chemin de fer du Pacifique canadien " s'étendra de Montréal, dans l'est, à un port de la Colombie " Britannique.

" En vertu de la réciprocité des facilités de transport qui " existe pour le trafic sur les chemins de fer des Etats-Unis et " du Canada, cette nouvelle voie ferrée transcontinentale de-" viendra une partie intégrante des chemins de fer des Etats-" Unis. Les propriétaires et gérants du Pacifique canadien " peuvent aussi acquérir la propriété et le contrôle de chemins " américains, s'ils sont disposés à le faire et ils possèdent l'éner-

“ gie, le tact et le talent financier nécessaires pour accomplir “ cet objet, tout comme la direction du Grand-Tronc a déjà “ acquis le contrôle de chemins de fer dans les Etats-Unis. Par “ ce moyen ou par celui de traités de circulation faits avec les “ chemins de fer de ce pays, le Pacifique canadien comme le “ Grand-Tronc peut être à même de faire une vive concurrence “ aux lignes des Etats-Unis pour le mouvement de notre com- “ merce intérieur.”

Il existe un fait singulier, c'est que la distance de Chicago à San Francisco est exactement la même que de Chicago à Coal-Harbour *viâ* Winnipeg, savoir :

De Chicago à San-Francisco *viâ* Omaha.......		2,357 milles.
“ à Winnipeg, milles..........	874	
De Winnipeg à Coal-Harbour, milles...	1,483	
		2,357 “

Or Coal-Harbour est plus rapproché de la Chine et du Japon de 290 milles.

Quant à la direction de l'est, il ne semble pas exister de doute dans la députation, car l'opposition a déjà consigné son opinion dans le journal de cette Chambre. Nous lisons, en effet, dans le procès-verbal des Communes, séance du 26 janvier 1881 :

“ M. Laurier propose comme amendement, secondé par M. “ Dumont, que tous les mots après “ que ” jusqu'à la fin de la “ motion soient retranchés, et qu'ils soient remplacés par les “ suivants : “ le contrat du Pacifique canadien pourvoit à la “ construction d'environ six à sept cents milles de chemin de “ fér, au nord du lac Supérieur, entre le lac Nipissingue et la “ jonction avec le chemin déjà construit depuis la Baie-du-Ton- “ nerre, à travers un territoire inhabité et inhospitalier, et com- “ portant une dépense considérable ; qu'une simple fraction du “ coût de cet ouvrage, si elle était appliquée comme subside, “ assurerait la construction des soixante et trois milles com- “ muns à la ligne principale et à celle du Sault Sainte-Marie “ aussi bien que le reste du chemin jusqu'au Sault Sainte-Marie, “ dans un espace de deux ou trois années au plus ; que la ligne “ du Sault Sainte-Marie assurerait aux provinces de l'Ontario, “ de Québec et de l'Est, une communication par voie ferrée “ avec le Nord-Ouest, d'une longueur à peu près égale, et d'une “ qualité supérieure à la ligne proposée au nord du lac Supé-

" rieur ; que cette ligne assurerait aussi à tout le Canada un " grand commerce venant d'une étendue énorme des Etats de " l'ouest, s'étendant de la frontière jusqu'au sud de Saint-Paul " et déjà habitée par une population d'environ 1,200,000 âmes ; " que cette ligne nous donnerait ainsi d'ici à trois ans, et pour " une simple fraction du prix de l'autre ligne, de plus grands " avantages que ceux qui pourraient nous être assurés par " l'autre ligne, et seulement dans une période de dix années, " laquelle période est celle stipulée pour la construction ; que " cette ligne relierait à la fois les Etats de l'ouest et les terri- " toires canadiens du Nord-Ouest par une voie ferrée avec les " vapeurs transatlantiques à Montréal et à Québec, et cela au " moyen d'une route trois cents milles plus courte que la route " actuelle au port de New-York ; que ce dernier avantage joint " à cet autre avantage d'une route 250 milles plus courte dans " le trajet par mer, jusqu'à Liverpool, assurerait à cette ligne " une position prépondérante, et de grands bénéfices au pays ; " que la construction de cette ligne au Sault Sainte-Marie ou " à la baie de Goulais établirait une route de première classe " par le Sault Sainte-Marie et la Baie-du-Tonnerre, tant par " voie ferrée que par eau, qui serait en même temps la plus " courte, pour le transport des émigrants, de leurs effets et de " leurs produits ; que la construction du chemin depuis la rivière " aux Eturgeons à la Baie-du-Tonnerre au nord du lac Supé- " rieur, est, dans les circonstances actuelles, prématurée, et ne " devrait pas être entreprise maintenant."

Prenons, par exemple, Brainerd, l'une des stations à cette extrémité du "Northern Pacific" et nous trouvons les distances suivantes :

De Brainerd à Pacific Junction..............	91	milles.
Pacific Junction à L'Anse................	158	"
L'Anse à Marquette......................	26	"
Marquette à Sault Ste-Marie............	150	"
Sault Ste-Marie à Callander............	244	"
Callander à Montréal.....................	345	"
Total......................	1,014	"
De Brainerd à New-York, *viâ* St-Paul et Chicago, la distance est................	1,509	"

Voilà pour le "Northern Pacific," c'est-à-dire pour tout le nord-ouest des Etats-Unis, depuis Portland, Orégon, un débouché de 500 milles plus court que par toute autre route.

Comme il y a 382 milles de Montréal à New-York, le "Northern Pacific" gagnera donc 113 milles à se rendre à New-York par Montréal, plutôt que par Chicago.

Voilà pourquoi j'ai foi dans l'avenir, parce que la position géographique nous assure l'avantage, parce que le climat de l'Assiniboine et de la Saskatchewan est supérieur à celui du Montana, parce que la Colombie Anglaise est plus favorisée que le Territoire de Washington, parce que nous ne sommes pas inférieurs à nos voisins en intelligence, et qu'avec les renforts de bras qu'il est de l'intérêt de l'Angleterre de nous envoyer, et les débouchés qu'il est aussi de son intérêt d'offrir à nos produits agricoles, nous devons infailliblement suivre la marche du développement obtenu par le "Northern Pacific."

Or, que n'avons-nous pas vu depuis la construction du "Northern Pacific"? Cette marche ascendante dans la voie de la richesse et du progrès que cette grande entreprise américaine a ouverte est trop digne d'intérêt pour n'être pas étudiée. Il n'est pas difficile de nos jours de faire des études sur la philosophie des chemins de fer. Les résultats sont trop clairement accentués pour qu'il soit permis de les ignorer. Chaque dollar semé dans un chemin de fer en fait pousser cent. Si nous examinons l'ouest des Etats-Unis, nous constatons que les deux Pacifiques américains, le *Northern* et le *Central*, ont eu à traverser des pays incultes exactement comme a eu à le faire le Pacifique canadien. Les régions tout particulièrement désertes étaient, pour le *Northern*: le Dakota, le Montana et le territoire de Washington. Pour le *Central*: le Wyoming, l'Utah, le Névada.

Remarquez la progression en population et en richesse, qui s'est manifestée dans ces territoires à la suite des chemins de fer:

1860.	Population.	Richesse.	Ch. de fer. Milles.
Dakota	4,837	....	....
Montana	....	....	....
Washington	11,594	$ 5,600,000	....
Wyoming	....	....	....

Utah	40,273	5,596,118	....
Névada	6,857	....	....
	63,561	$ 11,186,118	....
1870			
Dakota	14,181	6,000,000	65
Montana	20,595	15,200,000	....
Washington	23,955	13,560,000	25
Wyoming	9,118	7,000,000	447
Utah	86,786	16,160,000	257
Névada	42,491	31,134,000	593
	197,126	$ 89,054,000	1,387
1880			
Dakota	135,177	$118,000,000	1,265
Montana	39,159	40,000,000	48
Washington	75,116	62,000,000	274
Wyoming	20,789	54,000,000	472
Utah	143,963	114,000,000	770
Névada	62,266	156,000,000	769
Total	476,470	$544,000,000	3,598

Ces six Etats qui ont une superficie de 639,486 milles carrés valaient en 1870 la somme de $89,000,000, c'est-à-dire $149 du mille. Dix ans plus tard, la richesse nationale avait augmenté de $455,000,000 et la même superficie valait $850 du mille, sans compter que 279,344 consommateurs de plus offraient leur contingent d'encouragement à l'industrie des Etats-Unis.

Le Nord-Ouest et la Colombie Anglaise ont une superficie de 895,000 milles carrés, en sorte qu'ils égalent les Etats suivants :

	Milles carrés.
Illinois	56,000
Michigan	57,030
Minnésota	79,205
Iowa	56,000
Dakota	149,100
Montana	149,080
Washington	69,180
Wyoming	97,890
Utah	84,970
Névada	62,266
	858,121

Or ces huit Etats et territoires présentaient en 1880 le tableau suivant :

Population........................	5,970,000
Richesse...	$7,847,000,000
Milles de chemin de fer	23,027

Le fait est que l'étude du développement des Etats de l'Ouest est aussi intéressante que remplie d'enseignements.

Prenons comme point de départ le nombre de milles de chemin de fer construits dans les Etats suivants lors des divers recensements :

CHEMINS DE FER.

	1850.	1860.	1870.	1880.
Illinois.............	110	2,790	4,823	7,953
Michigan	342	779	1,638	3,931
Wisconsin.........	20	905	1,525	3,130
Minnésota.........	....	....	1,072	3,108
Iowa................	....	655	2,683	5,235
Kansas	....	....	1,561	3,439
Nébraska..........	....	....	1,812	2,000
Missouri...........	....	817	2,000	4,011
Californie..........	....	....	23	2,220
Orégon.............	....	....	159	582
Névada	....	....	593	769
Dakota	....	....	65	1,265
Arkansas...........	....	....	256	896
Colorado	....	....	157	1,581
Utah	....	....	254	770
Washington.......	....	....	....	274
Wyoming	....	....	429	472
Montana	....	....	....	48
	472	5,969	19,075	41,426
Construit avant 1860...........				5,969
" de 1860 à 1880..................				35,457
Moyenne par annnée en vingt années...				1,773

Remarquez maintenant l'accroissement de la population :

POPULATION.

	1860.	1870.	1880.
Illinois............	1,711,000	2,539,000	3,077,000
Missouri	1,182,000	1,221,295	2,168,308
Wisconsin.........	775,000	1,054,000	1,315,497
Michigan	749,000	1,184,000	1,636,937
Iowa.................	674,913	1,194,000	1,624,615
Californie..........	379,994	560,000	864,000
Minnésota.........	122,000	439,000	780,000
Kansas........... .	107,000	364,000	996,000
Orégon........... .	52,000	90,000	174,000
Utah	40,000	86,700	144,000
Colorado	34,200	39,864	194,327
Nébraska	28,000	122,093	452,400
Washington	11,594	23,955	75,118
Névada.............	6,857	42,490	62,266
Dakota.............	4,837	14,180	135,177
Idaho	....	15,000	32,610
Montana...........	....	20,595	39,159
Wyoming..........	....	9,118	20,784
	5,828,395	9,519,790	13,692,198
			5,828,395
Augmentation			7,863,803
Moyenne par année.....................			393,190

Puis vient l'augmentation de la richesse qui suit fidèlement, dans chaque Etat, la multiplication des voies ferrées :

RICHESSE.

	1860.	1880.
Illinois.........	$ 871,860,000	$ 3,210,000,000
Missouri................	501,214,000	1,562,000,000
Wisconsin..............	273,671,000	1,139,000,000
Michigan...............	257,163,000	1,580,000,000

Iowa	247,338,000	1,720,000,000
Californie	207,874,000	1,340,000,000
Minnésota	52,294,000	792,000,000
Kansas	32,327,000	760,000,000
Orégon	28,930,000	154,000,000
Utah	5,596,000	114,000,000
Colorado	....	240,000,000
Nébraska	9,131,000	385,000,000
Washington	5,601,000	62,000,000
Névada	....	156,000,000
Dakota	....	118,000,000
Idaho	....	29,000,000
Montana	....	40,000,000
Wyoming	....	54,000,000
	$2,491,949,000	$13,055,000,000

Augmentation	$10,563,051,000
Moyenne par année	528,000,000

Nous avons donc le résultat suivant :

Moyenne par année de l'augmentation de chemins de fer	1,773 milles.
Moyenne de l'augmentation de la population	393,190 âmes.
Moyenne de l'augmentation de la richesse	$528,000,000

Cela prouverait que chaque mille de chemin de fer a valu pour l'ouest : 222 âmes et $300,000.

L'an dernier, les ports de New-York, de Boston, de Portland (Maine), de Philadelphie et de Baltimore ont exporté pour $536,315,318 de produits agricoles. Or, la statistique constate que les Etats que je viens de mentionner ont fourni 95 pour 100 de ces produits. Les mêmes causes ont toujours les mêmes effets et nous le voyons déjà dans le Nord-Ouest.

Il y a aujourd'hui, dans le Nord-Ouest, 250,000 âmes de plus

qu'en 1873 et la meilleure preuve de ce peuplement rapide se trouve dans l'augmentation du revenu des douanes et de l'accise. C'est là un critérium infaillible. Jugez plutôt :

	Douanes.	Accise.
1874	$ 66,509	$ 4,287
1875	179,377	8,176
1876	262,492	19,716
1877	225,314	24,018
1878	344,305	39,022
1879	294,591	53,741
1880	321,179	64,665
1881	471,845	97,678
1882	1,108,678	156,794
1883	1,833,655	183,872
1884	735,544	156,759
1885 (9 mois)	475,132	115,992

La quantité de terres vendues est une autre manière de juger du développement d'un pays nouveau. Or le Dominion est en état de montrer les recettes suivantes, indépendamment des ventes faites par la compagnie du Pacifique.

1877..	$ 3,799
1878..	19,424
1879..	23,828
1880..	120,479
1881..	131,124
1882..	1,744,456
1883..	1,009,019
1884..	951,636
1885..	400,165

Il peut y avoir une diminution apparente pour les neuf derniers mois. Mais nous ne devons pas oublier que la plus grande partie des ventes se fait généralement au printemps et que, cette année, les troubles du Nord Ouest ont arrêté la venue des immigrants et les affaires dans cette région. Nous devons aussi prendre en considération le fait que l'immigration ici comme aux Etats-Unis diminue à certaines

époques comme on peut s'en convaincre en référant au tableau suivant :

1875	227,698
1876	169,986
1877	141,857
1878	138,769
1879	177,826
1880	457,257
1881	669,431
1882	788,992
1883	603,322
1884	518,592
1885 (1er décembre—6 mois)	243,413

Mais si le mouvement de l'immigration au Canada est un peu ralenti, il est loin d'être arrêté, ainsi que le prouvent les chiffres suivants :

		Acres.
Ventes du 1er juillet 1884 au 1er mai 1885—		
Homesteads—1,860, de 160 acres chaque	297,600	
" 520, de 80 " "	41,600	
	———	339,200
Préemptions—1,016, de 160 acres chaque	162,560	
" 520, de 80 " "	41,600	
	———	204,160
Ventes		109,400
Total		652,760

N. B.—Les ventes ne comprennent pas 153 lots de ville à McLeod.

On a dit dans cette Chambre et dans la presse : " Pourquoi le gouvernement ne se prévaut-il pas de son droit de prendre possession du chemin, si la compagnie ne peut pas le finir, plutôt que de lui avancer d'autres fonds ? " Jamais plus fausse politique n'aurait été mise en œuvre. Il ne faut pas oublier qu'il y a pour $29,000,000 de capitaux privés dans cette entreprise, et que ce n'est pas sur un *dictum* du gouvernement que ces particuliers s'inclineraient, laissant là leur argent, toute leur fortune peut-être. Les capitaux privés ont le droit de se défendre, c'est

leur devoir de le faire, et dans le cas actuel, comme on ne peut pas exiger la livraison du chemin avant six années, ils le feraient. Ce n'est pas l'intérêt du gouvernement de chercher la ruine des particuliers. Dans le cas du "Northern Pacific" il y a eu deux catastrophes de ce genre qui ont produit la plus profonde secousse dans la grande république tout entière. La chute de Jay Cooke, puis celle de Villard ont entraîné des crises financières aiguës, malgré l'immensité des affaires qui se transigent à New-York et dans lesquelles ces deux événements auraient dû se noyer. Mais si le contrecoup de ces deux chutes a été si prolongé dans un tel milieu, je me demande ce que deviendrait notre monde financier, dans les mêmes circonstances.

J'entrevois un amoncellement de ruines qui ferait de nos rues des déserts et de nos banques des cimetières. Pas un gouvernement ne pourrait ainsi se substituer à la compagnie sans l'indemniser de ses déboursés. Les gouvernements ne peuvent pas de la sorte spolier les particuliers, profiter de leurs misères ou de leur impuissance, pour s'approprier le fruit de leur travail et de leurs économies. Quand le gouvernement a besoin d'argent, il le perçoit par une taxe qui pèse également sur tous; il ne peut assaillir la bourse d'un citoyen et s'enrichir à ses dépens. Il est vrai que la loi de l'an dernier semble avoir posé le principe contraire; mais, au fond, elle n'a fait que nous assurer le contrôle des négociations et empêcher, sans notre permission, l'épuisement inconsidéré des ressources du chemin, et pas un homme sérieux n'oserait dire qu'en prenant le chemin, la loi a prévu que le gouvernement ne devrait pas indemniser, au moins en partie, les actionnaires qui y ont mis leur argent. Mes paroles, je le sais, vont donner prise à l'honorable chef de l'opposition qui, l'an dernier, imbu de cette vérité élémentaire, nous disait: "A quoi bon cette rigueur, cette clause terrible qui vous autorise à prendre le chemin, sans forme de procès? Vous ne pourrez jamais vous résoudre à reprendre ce chemin sans indemniser les particuliers qui y ont mis leur agent." Personne, que je sache, n'a spécialement contredit l'honorable député sur ce point. Nous avions besoin de cette clause sévère pour surveiller la construction et les opérations du chemin et pour donner l'assurance au public que nous irions, en cas d'extrémité, aux limites de la rigueur permise. De tous temps, les

gouvernements ont donné ces indemnités et de tous temps ils agiront ainsi. C'est déjà assez pour les particuliers d'avoir perdu leur travail et une certaine marge pour frais d'administration et fausses dépenses qu'on ne trouverait pas représentée dans les travaux existant. Le gouvernement, pour prendre possession du chemin, aurait donc dû débourser à peu près les $29,000,000 d'actions payées, moins le dépôt déjà entre nos mains pour garantir l'intérêt. Puisque la compagnie demande $15,000,000, parce qu'il y a de nouveaux besoins sur le chemin, nous n'aurions pu nous soustraire à cette responsabilité et il nous aurait fallu commencer, en conséquence, par ajouter à la dette nationale quelque chose comme $30,000,000, à un moment où nous avons pour $25,000,000 d'obligations à racheter, et $30,000,000 à emprunter. Qui peut dire à quel taux seraient tombés les fonds canadiens, sous l'inspiration de l'immense tentation d'agiotage que cette ruineuse négociation aurait fait naître.

Je n'hésite pas à dire que le résultat d'une semblable opération aurait été une perte énorme pour le trésor. Ce que je dis là n'est pas un argument nouveau. L'honorable chef de l'opposition s'en est servi avant moi. Il est vrai qu'il a paru s'en servir en manière de sarcasme, mais il sentait, tout de même, la force de cet argument lorsqu'il nous disait :

" Et dans quelle position se trouveront le gouvernement et " le parlement, à la fin des deux années, si ces promesses ne sont " pas remplies ? Allez-vous sacrifier les intérêts de ces action- " naires—ces pauvres gens qui ont dépensé leur capital sur le " chemin, qui ont fait tant de bien au pays, qui ont bâti un " chemin plus rapidement que jamais chemin n'a été bâti et " qui y ont dépensé plus d'argent qu'on n'en a jamais dépensé " auparavant ? Votre charité et votre confiance et votre sym- " pathie sont immenses, allez-vous les exproprier, usuriers au " cœur dur que vous êtes. Vous qui avez dit que la garantie " valait deux ou trois fois la somme prêtée, allez-vous mettre " les volets et chasser ces gens de leurs maisons, de leurs " foyers, les dépouiller de leurs palais, leur enlever leurs équi- " pages princiers ? Assurément vous ne vous conduirez pas " aussi méchamment ? Voilà l'appel qui sera fait, voilà l'appel " qui sera entendu. Le passé nous dit ce que sera l'avenir."

Oui, M. le Président, nous ne pouvions pas prendre possession du chemin dans des circonstances qui auraient été aussi onéreuses pour nous et aussi injustes pour la compagnie. Naturellement, l'on cherchera à tourner l'argument contre moi touchant une autre partie de mes remarques, où j'ai démontré que la législation de cette année nous laisse toutes nos garanties. Si nous n'avons pu toucher au chemin maintenant comment pourrons-nous y toucher plus tard ? Il y aura cette différence entre les deux situations. C'est que les actionnaires qui ont bien voulu risquer $29,000,000 dans une entreprise devraient avoir les bénéfices de leur risque. Nous ne devrions pas la leur enlever avant qu'ils aient pu voir les résultats de leur essai, ils auraient droit de nous dire : Puisque nous avons eu le courage d'exposer $29,000,000 peut-être la fortune entière de plusieurs d'entre nous, donnez-nous la chance de voir le bout de notre entreprise. Nous sommes à la veille de réussir. Une crise générale nous frappe comme elle a frappé toutes les institutions et tous les pays ; donnez-nous le temps de la passer. Vous n'y perdrez rien ; puisque nous allons emprunter nous-mêmes ce que vous seriez obligés d'emprunter aussi, si vous vous mettiez à notre place.

Ces remarques seraient sensées et justes aujourd'hui, mais elles n'auraient plus de force quand, une fois le chemin terminé, la compagnie aura vu le résultat de ses risques, et si, une fois en pleine opération, elle ne pouvait tirer du chemin des ressources suffisantes pour faire face à ses obligations. Si le chemin paie, il n'y aura rien à dire, puisque nous retirerons nos intérêts ; s'il ne paie pas, le gouvernement sera dans la position des hommes d'affaires qui doivent voir à se protéger ; car je ne doute pas que les $15,000,000 d'obligations ne soient bientôt souscrites par le public. Une fois que la compagnie se sera mise entre les mains du public, elle n'aura plus les mêmes raisons de nous faire appel, l'entreprise sera entrée dans une autre phase. Et si, même alors nous pouvons nous protéger en protégeant aussi les actionnaires, il sera de notre devoir de le faire. Mais ce que je veux dire c'est qu'il ne sera plus de notre devoir de risquer davantage et que nous aurons toujours assez le contrôle de la situation pour nous garer de toute catastrophe, si la compagnie n'est pas alors en état de parer le coup.

En d'autres termes, le devoir d'un gouvernement est de mettre de la patience dans toute transaction intéressant la position financière des particuliers ; Il doit épuiser toutes les ressources pour les protéger; mais quand le dernier mot est dit, quand il ne reste plus qu'à choisir entre qui fera la perte, le gouvernement ou le particulier, il est toujours temps pour le gouvernement, s'il y a lieu, de faire valoir ses titres, de réclamer ce qui lui est dû. Nous ne voulons pas perdre un sou de nos avances au Pacifique et nous avons pris les moyens de ne pas les perdre.

Je ne suis pas de ceux qui croient que les gouvernements peuvent exploiter les industries à meilleur compte que les particuliers. Quelle que soit l'intégrité des employés, le zèle et l'esprit public des ministres, il est impossible à un gouvernement de faire concurrence aux particuliers sur le terrain de l'économie. Ils n'ont point les mêmes ressources et les mêmes excuses. Une mesure parfois mesquine que l'intérêt personnel pourrait justifier chez une compagnie deviendrait un grief ou une tache sons le patronage d'un gouvernement. La pression extérieure sur l'esprit d'un ministre est souvent irrésistible. Puis comment un gouvernement peut-il être assez libre dans ses mouvements pour tenir tête à cette merveilleuse activité des hommes de chemins de fer qui ne reculent devant aucun obstacle. Ces grandes organisations ne paient le plus souvent que par le commerce qu'elles stimulent elles-mêmes. Elles ont leurs steamers, leurs entrepôts, leurs maisons de commerce, elles se font du fret quand le public n'en donne pas assez, elles ont à se défendre contre les coupe-gorges organisés par des rivales, ou elles ont à en organiser elles-mêmes. Comment voulez-vous qu'un gouvernement se fasse négociant, armateur, industriel, meunier, agioteur haussier ou baissier à la bourse, destructeur au besoin, rival implacable de ses propres administrés ? Ce serait contre lui des accusations sans fin de favoritisme ou d'injustices.

S'il réglait ses tarifs sur ceux des autres compagnies, on crierait au monopole ; s'il les abaissait, ce serait de la concurrence déloyale, s'il les fixait d'une manière immuable le commerce qui est si sensible aux lois de l'offre ou de la demande, de l'abondance ou de la disette ne pourrait vraiment trouper son niveau.

Tantôt ce serait trop, tantôt ce serait trop peu. En un mot vous auriez détruit la grande force d'un peuple: l'initiative individuelle; vous auriez soumis l'intelligence si prompte, si souple de l'homme d'affaires aux théories de l'homme politique tâtonnant dans les expériences économiques, sans connaître le prix d'un risque, d'une audace, d'un élan qui valent aux particuliers des dollars et des sous. Le trafic se ferait au point de vue d'une localité plutôt qu'au point de vue du commerce; car il n'y a pas de force au monde capable de contrebalancer ces lois de la politique qui sont partout les mêmes. Aussi l'exploitation d'un chemin de fer par le gouvernement est-elle contraire aux idées anglaises. L'Intercolonial est une exception que les circonstances nous ont imposée; mais le même état de choses ne saurait exister en faveur du Pacifique qui est une ligne de luttes et de rivalités. Lors de la grande enquête faite par le parlement anglais en Angleterre en 1867 sur l'opportunité de faire acheter les chemins de fer par l'Etat, l'opinion publique a été unanime contre le projet, et en citant quelques phrases du rapport qui résume la preuve, j'établis à n'en plus douter la thèse que je cherche à développer en ce moment. Ce rapport se trouve dans les vols. 38 et 39 des documents de la Chambre des Communes pour 1867. On y lit :

" Nous avons ensuite à examiner si l'Etat étant propriétaire " des chemins de fer serait capable d'améliorer le système d'ad- " ministration. Aucun témoin n'a recommandé l'administration " directe par des officiers du gouvernement, mais quelques-uns " sont d'avis que si l'on adoptait le plan d'affermer les chemins " de fer par groupes il en résulterait de grands avantages. " Pap. xxxx. Rapport de 1867, vol. 38, page 12.

" Le résultat pratique d'aucun plan pour l'achat par l'Etat " et l'affermage subséquent des chemins de fer serait simple- " ment de substituer la responsabilité moindre du concession- " naire pour un temps limité à la responsabilité plus grande et " plus durable du propriétaire administrant son propre bien. " Pap. xxxvi.

" En France, l'absence presque complète jusqu'à nos jours de " toute compétition parmi les chemins de fer met hors de

" question ce précieux équilibre qui est la sauvegarde de l'in-
" dustrie britannique. Pap. xxxvii.

" L'idée de l'administration directe par le gouvernement " semble être condamnée de tous les côtés. Les principales " objections soulevées sont le manque d'un intérêt direct, le " défaut d'une connaissance approfondie de la chose ou d'une " aptitude particulière, les habitudes d'administration dispen-" dieuses et le danger d'abus dans le patronage. Page 112 du " même rapport."

Le pays s'est prononcé à plusieurs reprises sur la question et la décision n'a jamais varié. L'Acte de 1872 autorisant la construction du Pacifique déclare pertinemment qu'il devra être bâti par une compagnie privée et afin qu'il n'y ait pas de doute sur les dispositions unanimes du pays, quand le gouvernement Mackenzie arriva au pouvoir en 1874, il enregistra de nouveau dans nos statuts cette préférence universelle en faveur des compagnies privées, et quand même les hautes considérations que je viens d'énumérer n'existeraient pas, il en reste une qui prime toutes les autres, et qui touche aux relations des partis avec la politique. Je demande quelle serait la tempête déchaînée dans cette Chambre, si vous étiez appelé dans le moment, M. le Président, à nous investir de la propriété du Pacifique et de l'immense patronage qu'elle implique. Avec quelle terreur ne verriez-vous pas l'opposition songer au fait que toutes les ressources du Pacifique seraient directement entre nos mains. C'est alors que toutes les philippiques, toutes les violences des anciens et des nouveaux jours feraient tressaillir les échos de cette enceinte, et l'on ne trouverait pas d'éloquence assez expressive pour nous dénoncer à la fureur des électeurs.

Certes, M. l'Orateur, si nous avions vécu pour l'amour du pouvoir, nous aurions pu nous munir de cette arme invincible. Mais avant de songer aux plaisirs du pouvoir nous devons penser aux devoirs qui l'accompagnent, et nous ne devrions pas jeter ces causes de perturbation dans le monde politique.

Nous voulons la lutte franche, ouverte, loyale, dépouillée des éléments comme des apparences de l'influence indue.

Avant de terminer, je dois de nouveau prier la Chambre de me pardonner la longueur des remarques que j'ai cru devoir

faire sur cette importante question. Ce n'est pas souvent qu'il m'arrive d'abuser du bon vouloir et de la patience de mes collègues ; j'espère que la rareté du fait me vaudra leur indulgence et je me résume.

Je pense avoir prouvé qu'il était juste que le gouvernement fît ce qu'il a fait l'année dernière.

Je pense avoir démontré par les faits et les chiffres que j'ai mis devant la Chambre qu'il est juste que le gouvernement vienne en aide à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, de la manière pourvue par ces résolutions, non pas en lui donnant notre argent, mais en aidant, en relevant son crédit sur les marchés financiers de l'univers.

Nous n'avons pas affaire à une compagnie d'exploiteurs ou même à de simples entrepreneurs, mais à une compagnie qui a prouvé, tout le pays le sait, que son dessein n'était pas de tirer des bénéfices de la construction même, mais du rendement qu'elle obtiendra du chemin, une fois qu'il sera bâti. J'espère que nous aurons l'appui même de nos honorables adversaires.

Nous nous attendons à la critique; nous savons que nous serons critiqués ; peut-être est-ce mieux qu'il y ait une critique. Il est bien que les actes du gouvernement soient scrutés; mais nous ne craignons rien. Dans cette affaire le ministère a agi avec honnêteté, avec franchise, avec le seul et unique objet, non de mettre les finances du pays dans une position moins bonne, mais d'affermir le crédit de la compagnie à l'existence et au succès de laquelle le crédit de tout le pays est si intimement lié. Je sais que l'on trouvera à redire, mais il est un espoir que je veux exprimer avant de reprendre mon siège, et, en cela, pour un moment, je veux me faire l'apologiste des institutions américaines, du peuple américain et du sentiment qui prévaut aux Etats-Unis. Soyons unis au moins dans un sentiment, celui de ne pas diffamer notre pays, de ne pas décrier son crédit, de ne pas tenter de renverser nos institutions, ni d'abattre ce que nous avons élevé, car ce sont de nobles œuvres, de grandes œuvres qui, dans l'avenir, seront l'honneur non-seulement du ministère—car que sont les ministères dans tout cela ?—mais de tout le pays.

Je n'ai pas objection à ce que nos honorables adversaires critiquent notre conduite. Je n'ai pas même objection à ce que

ces honorables messieurs traversent la Chambre et prennent les sièges que nous occupons en ce moment. Pour moi, je donnerais volontiers ma place aux membres de la gauche. Ceux qui en ont fait l'expérience savent que ce n'est pas le plaisir d'être ministres qui nous fait rester au pouvoir ; la jouissance n'en vaut certainement pas ce que les gens sont portés à croire, et je céderais mon portefeuille à mes honorables adversaires et mes collègues dans le cabinet, j'en suis sûr, céderaient volontiers le leur si nous pouvions seulement penser que les honorables messieurs, appelés à nous remplacer, seraient imbus d'un plus grand esprit de patriotisme que nous-mêmes ?

Loin de là. Il ne nous sera pas même donné de voir nos honorables amis de la gauche offrir leur concours et soutenir—non pas le gouvernement, nous n'en avons pas besoin—mais le crédit du pays ; et il nous faut reconnaître que, toujours, ils ont tenté de détruire le bon nom du Canada au lieu de sauvegarder son honneur. Mais que ces messieurs se le tiennent pour dit, ils ne le ruineront pas, ils ne ruineront pas la bonne renommée et la réputation de l'homme d'Etat qui, depuis vingt-cinq ans préside aux destinées du pays, ils ne ruineront même pas le chemin du Pacifique, la plus grande de toutes les œuvres que nous ayons entreprises.

Depuis le jour où je suis entré dans la politique, j'ai toujours remarqué la persistance de nos honorables adversaires à prédire la banqueroute de la nation. Toujours les mêmes diatribes. Je les ai entendues, en 1854, lorsque, n'ayant pas encore quatorze ans, j'entendais, pour la première fois, deux des plus grands orateurs de notre province, M. Morin et M. Papin ; celui-ci disait, en cette ocasion, que le chemin de fer le Grand-Tronc avait conduit le pays à la ruine et à la banqueroute. J'ai entendu la même chose des années après, et pourtant j'ai vu la patrie croître d'année en année, de plus en plus prospère. J'ai entendu ces dénonciations en 1864, lorsque le projet de l'union des provinces s'agitait dans le pays, et lorsque, tout jeune homme, j'allais de comté en comté, de paroisse en paroisse, lutter pour la cause de la Confédération. J'ai entendu nos adversaires politiques dire que la Confédération serait la ruine de notre province, qu'elle se terminerait par une banqueroute générale ; que l'immense étendue de pays que comprennent les

sept provinces et qui s'étend de l'Atlantique au Pacifique, était sans vitalité commune, sans force de cohésion, et s'effondrerait dans le désastre.

Mais, M. le Président, il y avait une vitalité commune, il y avait une force de cohésion, et c'était l'énergie de la race canadienne, l'énergie des hommes qui ont créé ce pays, et ces éléments de force ont sauvé le Canada en dépit de tous ces fâcheux augures, en dépit de tous ceux qui ne cessent de décrier la patrie.

J'ai entendu les mêmes déclamations en 1872, et je me rappelle que, lorsque je me portai candidat à l'un des sièges dans cette Chambre, j'entendis l'un des plus forts champions des idées libérales dans la province de Québec, mon honorable ami de Verchères (M. Geoffrion), dire que les £300,000 payés par le gouvernement du jour pour tout le Nord-Ouest, étaient une perte pour le pays et que ces territoires inhabités où errait encore le buffalo ne nous seraient jamais d'aucun profit. Et depuis lors, j'ai vu des millions de capital se placer dans ces territoires et des milliers et des centaines de milliers de colons affluer dans cette région qui deviendra le grenier de l'Amérique Anglaise du Nord comme l'ouest des Etats-Unis est devenu le grenier de nos voisins. J'ai vu le progrès de la patrie en dépit de tout ce qui a été dit pour le retarder. Et puis enfin, quand cette grande entreprise du chemin de fer du Pacifique fut discutée en public, il y a eu la répétition des mêmes choses que j'avais entendues auparavant en 1854, en 1864 et 1867, en 1871 et 1872. J'ai entendu tout cela depuis le commencement de cette entreprise, et, malgré tout, nous en avons vu les résultats ; nous avons vu le pays croître de plus en plus, devenir l'objet de l'admiration des hommes politiques et des hommes d'affaires des Etats-Unis et faire naître un sentiment de jalousie de l'autre côté de la frontière.

Mais il y a une chose que je n'ai pas entendue, une chose que je voudrais entendre de la part de nos adversaires.

L'année dernière, je traversai les Etats-Unis pendant que la lutte pour l'élection du Président était dans toute son ardeur. Jamais il n'y eut une campagne électorale où les injures personnelles aient été aussi fréquentes et aussi envenimées : elles dominaient tous les sujets de discussion. C'était à regretter et

de bons citoyens le regrettaient; mais j'ai trouvé, ce qu'il me fait peine de ne pas trouver dans ma patrie, j'ai trouvé que, tandis que chacun de ceux qui péroraient sur les hustings, parlant de son adversaire comme du pire et du plus vil de tous les hommes, pas un seul d'entre eux n'a osé ternir si peu que ce soit, l'éclat de l'une des étoiles du drapeau des Etats-Unis; au contraire, tous se donnaient la main pour soutenir le crédit du pays et de chaque Etat dans lequel se faisait la lutte.

M. le Président, les calomnies de ceux qui veulent vilipender le gouvernement, et qui désirent détruire le crédit du pays, de ceux qui veulent ruiner le grand œuvre du chemin de fer du Pacifique canadien, ne serviront de rien. Elles seront comme ces vents affolés qui soufflent la fumée et la poussière et portent les ténèbres avec eux. Les noires idées de ces hommes, leurs noires pensées, tout ce qu'il y a de noir dans leur cœur, tout ce qui est soufflé et soulevé contre nous et contre cette entreprise, ne fera pas plus que ces vents qui ne peuvent détruire les monuments de l'ancien monde. Ils peuvent donner une teinte plus sombre au granit et au marbre, mais les pyramides de l'Egypte et les grands monuments de l'Europe restent, comme le chemin de fer du Pacifique restera, aussi solides que si ces vents n'avaient pas passé sur eux.

Lettre adressée aux Canadiens-Français, le 28 novembre 1885, sur la question Riel.

Messieurs,

Un vent de révolte souffle, en ce moment, avec violence sur la province de Québec, menaçant de renverser sur son passage, si on ne l'arrête, le parti conservateur et le ministère. Plaise à Dieu que là, seulement, se borne le désastre, et que la nation à laquelle nous appartenons n'en soit pas la ruine la plus sérieuse. Un parti politique peut vite se réorganiser, un ministère est bientôt oublié et se remplace encore plus facilement qu'il ne s'oublie ; mais les blessures que reçoit un peuple saignent longtemps et ne se guérissent jamais complètement.

Autant je respecte le sentiment national qui produit le mouvement actuel, autant je déplore la cause de ce soulèvement, autant je gémis sur les tristes conséquences qui peuvent en résulter. La meilleure preuve que ce mouvement est mauvais, c'est qu'un esprit d'injustice semble le dominer. On soupçonne, on accuse, on condamne d'anciens et fidèles serviteurs du pays, sans les entendre, avant même qu'ils aient parlé.

Depuis dix-huit ans que je suis député, on n'a jamais mis en doute la sincérité de mon patriotisme et de mon dévouement au peuple. C'est avec une conviction qui n'a pas diminué chez moi que j'ai travaillé pour ce peuple dont je suis sorti et à qui je dois tout. J'ai été accusé souvent de prédilections exagérées pour la cause canadienne-française, parce que je faisais tous mes efforts pour donner à la province de Québec les moyens de développer, le plus rapidement possible, ses immenses ressources, sous l'impulsion d'un puissant courant d'influence française. Je n'ai pas à regretter mes efforts, j'étais dans mon droit ; car je n'attaquais pas les intérêts de nos concitoyens d'origine britannique. Stimulé par leur esprit d'entreprise, je voulais voir les miens marcher de pair, avec eux, dans la voie de la prospérité matérielle. Et aujourd'hui l'on m'accuse de

manquer à ce grand sentiment national, de le renier ! C'est là une injure que je ressens profondément, que je ne mérite pas, et dont j'ai droit de me dire blessé.

On me reproche d'avoir failli à l'honneur en restant à mon poste, après que le cabinet fédéral eut refusé de commuer, en un emprisonnement pour la vie, la sentence de la peine capitale portée contre Louis Riel par le tribunal, et l'on regarde le refus de donner ma démission sollicitée par un grand nombre d'amis, comme une faute énorme dont je serai la première victime. Je n'aurais pas parlé ici, de cette affaire, si un des chefs de l'opposition, M. Mercier, n'avait déclaré, à l'assemblée du Champ-de-Mars, à Montréal, qu'il m'avait écrit qu'il était prêt à marcher, avec ses amis, sous mes ordres, si je donnais ma démission comme membre du cabinet fédéral. Oui, j'en conviens, j'ai été pressé, sollicité, prié, par mes amis, comme par mes adversaires politiques de prendre la direction de ce mouvement populaire. Ces offres étaient bien flatteuses pour moi, la perspective qu'elles m'ouvraient bien attrayante. Je me voyais le défenseur reconnu de notre race, suivi, acclamé par tous mes compatriotes, interprète de leurs sentiments et de leurs aspirations. Ce rôle auquel tous me conviaient, m'assurait une éclatante réparation des opprobres sans nom dont certains hommes m'ont abreuvé, depuis trois ans ; mais entre ce rôle séduisant et moi-même, j'ai vu se dresser, comme une muraille infranchissable, le serment que j'ai prêté de remplir mon devoir, au risque de perdre amitiés et profits, et le sentiment intime, la conviction inébranlable, que ce que l'on me demandait était contraire à la justice et aux intérêts bien entendus de notre province. J'ai vu, comme conséquence logique de ce mouvement, l'isolement des Canadiens-Français créant l'antagonisme de race, provoquant des représailles, des luttes, des désastres. J'ai senti qu'il y avait plus de courage à braver le courant qu'à le suivre, et j'ai laissé passer, sans faillir à mon devoir, la foule égarée qui m'accablait des noms de traître et de lâche. Qu'importe ma personne ? Dans les crises difficiles que traverse une nation, les hommes ne sont rien, le salut du peuple est tout. La responsabilité du pouvoir impose, à ceux qui en sont chargés, l'obligation de voir au delà des intérêts du moment, de bien étudier si, en cédant à un entraînement populaire, quelque légitime qu'il

paraisse, ils ne compromettent pas, pour bien des années, une cause sacrée.

Examinons les faits qui ont motivé ma conduite et celle de mes collègues.

Louis Riel a quitté, l'an dernier, les Etats-Unis, dont il s'était fait naturaliser citoyen, pour venir combattre les institutions, les lois, les autorités canadiennes. Il a levé l'étendard de la révolte dans notre Canada, si tranquille et si heureux dans la paix.

On vous a dit pour tenter de justifier la rébellion de Riel: "Les Métis avaient des griefs que le gouvernement ne voulait "pas faire disparaître." Je laisserai le Père André répondre lui-même à cette affirmation. Au procès de Riel il a déclaré que: "Les réclamations des Métis ont souvent changé de "forme après l'arrivée de Riel. Avant son arrivée, ils vou-"laient des patentes pour leurs terres, ensuite des *scrips* don-"nant des droits transférables sur des terres, comme il en avait "été donné aux Métis du Manitoba, puis des terres riveraines "et l'exemption de la taxe du bois. Le gouvernement répondit "à leur requête, en leur accordant des lots le long des rivières. "C'était une concession très importante. La seule question qui "restait à régler était celle des patentes et des droits aux coupes "de bois et elle était en bonne voie de règlement.

"Vers le 4 mars, un télégramme fut reçu, annonçant que le "gouvernement avait fait ces concessions."

Ainsi, d'après le Père André, les principales réclamations étaient réglées et les autres en train de l'être. Dès 1883, le gouvernement avait décidé d'envoyer le chef du département des des terres, M. Lindsay Russell, régler ces réclamations, mais un accident, arrivé à cet officier, l'empêcha de partir.

Durant l'année suivante, le gouvernement dut s'enquérir du meilleur mode de satisfaire les Métis, qui n'étaient pas eux-mêmes fixés sur ce qu'ils voulaient, soit au moyen de concessions gratuites de terres non transférables, soit en leur accordant des *scrips* comme au Manitoba, soit par des certificats du Trésor pour une somme déterminée.

Au mois de janvier 1885, le 26, le gouvernement adoptait une ordonnance en Conseil instituant une commission chargée de régler toutes les réclamations des Métis. Le 8 février sui-

vant, un télégramme fut envoyé au Nord-Ouest pour faire connaître la nomination de la commission et, quelques jours plus tard, des circulaires étaient adressées aux maîtres de poste, aux prêtres de ces contrées, pour les informer de l'arrivée prochaine de la commission.

On sait que celle-ci se composait de MM. Street, Forget et Goulet, et qu'elle a réglé la plupart des réclamations. Riel, qui qui était très bien renseigné sur tout ce qui se passait, se hâta de précipiter les événements afin d'empêcher un règlement qui aurait dérangé tous ses plans et tous ses calculs. Il est évident que son orgueil et son ambition n'y trouvaient pas leur compte, dans une solution si simple, si pratique, qui aurait épargné aux Métis la ruine, au pays une centaine d'existences et plusieurs millions de dépenses dont vous soldez le compte avec le reste de la nation.

Il ne fit alors du reste que répéter ce qu'il avait fait en 1870.

On sait qu'à cette époque, Mgr Taché était accouru de Rome pour tâcher de pacifier son diocèse en insurrection. Arrivé aux Grandes-Fourches, un malheureux accident lui survint. Malgré les plus vives souffrances, Mgr continua sa route vers le fort Garry. Riel en fut informé, et sentant que son règne allait finir, il n'hésita pas à jeter un cadavre entre les siens et la conciliation qui arrivait avec le saint missionnaire. Scott fut immolé et son sang, jeté comme un défi à toute tentative de rapprochement.

On a tort de prétendre que ce révolté avait un noble but, qu'il venait aider ses frères et revendiquer leurs droits. En disant cela, on lui prête des sentiments qu'il n'avait pas, on l'affuble d'un vêtement d'emprunt pour cacher le rôle sinistre qu'il a joué dans le drame de l'insurrection du Nord-Ouest. S'il eût été mû par un patriotisme éclairé, il aurait suivi une autre voie, il aurait pris d'autres moyens, il aurait recherché et pratiqué d'autres conseils que ceux que lui donnait son ambition. Il savait où aller, il n'avait pas long chemin à faire. Il savait le zèle et la tendresse de celui qui l'avait élevé, protégé et déjà, une fois, sauvé. Mais, non. " Une ambition effrénée " qui a vicié son intelligence et l'a poussé jusqu'au délire, une " soif désordonnée de pouvoir, un orgueil insensé qui l'a con- " duit jusqu'à l'apostasie, ont été les mobiles de ses actes ; "

voilà ce qu'en a dit le plus grand prélat du Nord-Ouest. Un mobile pire encore, un mobile sordide, le faisait agir, si l'on en croit les témoignages les plus respectables. Le Père André, dont on ne saurait mettre en doute les sympathies pour Louis Riel, a déclaré, sous serment, au procès de Régina, que ce prétendu défenseur des droits des Métis l'avait prié à plusieurs reprises, de se servir de son influence, auprès du gouvernement fédéral, pour lui obtenir $100,000, et qu'il lui avait déclaré qu'en retour il s'engagerait à quitter le Manitoba pour aller où il plairait au gouvernement fédéral de l'envoyer. Comme le Père André lui faisait remarquer l'énormité de cette somme, il n'hésita pas à déclarer qu'il se contenterait de beaucoup moins. Quant aux réclamations des Métis, Riel se bornait à dire : " Je " suis moi-même la question métisse, si je suis satisfait, les Métis " le seront."

Je ne crois pas que mes compatriotes, si chatouilleux sur le point d'honneur, si désintéressés dans leur patriotisme, pardonnent cet acte de vénalité. Et l'on ne peut dire que c'était là une conversation oiseuse de Riel, dont on ne s'est pas occupé. Le contraire est la vérité : des démarches ont été faites pour donner suite à cette proposition.

Louis Riel n'en était pas, l'hiver dernier, à ses débuts comme agitateur. On se rappelle les troubles de 1869, le meurtre inutile de Scott qu'il fit exécuter, lorsque ce pauvre malheureux était dans l'impossibilité de lui nuire. On se rappelle qu'il s'engagea, quelque temps après ces malheureux événements, en recevant une somme d'argent du gouvernement canadien, à ne plus reparaître au Canada pour y faire de l'agitation. Au mépris de sa promesse, à l'automne de 1884, il revient au Canada et se met, secrètement, avec une habileté consommée, à préparer une nouvelle révolte. Pour réussir, il commence d'abord à miner et à ruiner l'influence des prêtres sur les Métis, et, lorsqu'il a aveuglé ces derniers, il les pousse à la boucherie. Après le dernier combat, il n'a pas le courage de suivre Dumont dans sa fuite ; il préfère se laisser arrêter, pensant bien que la province de Québec qui l'avait sauvé une fois, le sauverait encore. Il s'est trompé dans ses calculs. Fauteur de rébellion pour la seconde fois, il n'avait plus les titres à l'indulgence qu'on a l'habitude d'accorder aux accusés politiques.

Mais là n'est pas le trait le plus noir de sa faute. Personne ne nie que c'est lui qui a soulevé les tribus indiennes du Nord-Ouest, et qu'il a été la cause directe du massacre affreux où nombre de personnes, dont deux missionnaires catholiques, ont péri, victimes de la barbarie des Sauvages. Demandez à tous les prêtres, à tous les Métis du Nord-Ouest, quel est le meurtrier des Pères Fafard et LeMarchand, et tous vous répondront: "Riel." Lui seul avait pu persuader aux tribus sauvages de se soulever; et il est responsable, au premier chef, des meurtres que ce soulèvement a causés; or, soulever les Indiens est regardé par tous les gouvernements, qui en ont sous leur contrôle, comme un crime qui mérite la peine capitale, parce que c'est un crime contre toutes les lois de l'humanité. La guerre, pour les Sauvages, est la guerre d'extermination, sans quartier, sans merci pour les personnes sans défense, pour les femmes et les enfants. C'est le plus grand attentat possible contre la civilisation et un crime qui sort de la classe des crimes politiques.

Avant l'exécution de Riel, ceux qui voulaient le sauver ont fait valoir, à son profit, la prétention qu'il était fou, et, par là même, irresponsable de ses actes. On a exigé du gouvernement, au dernier moment, qu'une enquête fût faite, sur son état mental. Cette enquête a eu lieu, Riel a été trouvé assez sain d'esprit pour avoir conscience de sa faute et les faits les plus récents ont confirmé le résultat de cette enquête. En effet, depuis son exécution, on se donne bien garde de le traiter d'insensé. On le met au rang des patriotes, des héros, des martyrs. On va même jusqu'à demander qu'on l'enterre sous le monument des nobles victimes de 37-38. Que diraient Cardinal, Duquet, de Lorimier, Chénier, si on leur proposait de partager leur gloire avec un homme qui voulait troquer la cause des siens contre de l'argent, qui terrorisait les religieuses et les prêtres, qui appelait les Sauvages au massacre des blancs et qui faisait égorger de saints missionnaires!

Il est mort en se repentant des crimes dont il avait été la cause, mais ce serait un outrage de lui faire partager l'auréole glorieuse des patriotes, morts pour la liberté en 38, de le mettre au rang des victimes de ces jours héroïques.

Le vénérable évêque de Saint-Albert, Mgr Grandin, a dit que la conduite de Riel, pendant qu'il dirigeait l'insurrection, avait

été odieuse et monstrueuse, et qu'il avait systématiquement persécuté la religion. Si c'est là le héros que l'on veut nous faire vénérer, je ne serai pas de ses admirateurs.

On voudrait même aujourd'hui faire passer Riel pour un saint. Qu'il soit mort en bonnes dispositions, je l'espère, Dieu seul en est le juge. Quant à nous, nous n'avons pas à considérer comment il est mort, mais comment il a vécu ; or, sur cette dernière question, il n'est pas besoin que je me prononce moi-même, je n'ai qu'à citer le témoignage des missionnaires du Nord-Ouest qui, étant là sur les lieux, l'ont connu, ont pu juger ses actes, ses principes, sa piété, sa vertu, et, certes, ils ne nous le donnent pas pour un saint. A part les appréciations que j'ai déjà citées, voici ce que dit la lettre collective des missionnaires de la région de Prince Albert, datée le 12 juin 1885. On paraît avoir oublié ce document important qui a pourtant été publié partout :

« Prince-Albert, 12 juin 1885.

« Nous, prêtres des districts qu'affecte plus particulièrement la rébellion, savoir : Saint-Laurent, Saint-Antoine, Grandin, Lac-aux-Canards et Batoche, puisque c'est là, au milieu de notre population, que ce mécréant, Louis « David » Riel avait établi son quartier général, désirons attirer l'attention de nos nationaux du Canada et d'ailleurs sur ces faits.

« Louis « David » Riel ne mérite pas les sympathies de l'Eglise catholique romaine et des membres de cette Eglise, ayant usurpé notre mission de prêtres et privé notre population des avantages et des consolations que nous aurions pu lui offrir.

« Il a fait tout cela dans son intérêt purement personnel......

....

« Signé : RR. PP. André,
« « Touse,
« « Moulin,
« « Fourmond,
« « Vegreville,
« « Lecoq. »

Et le Père Fourmond, desservant de Batoche même :

« J'ai été bien près de la mort, car si les balles et la fureur « des révoltés m'ont fait défaut, la guerre, l'apostasie, l'hérésie,

" la trahison, la persécution, l'incendie, le pillage, tout s'est
" déchaîné contre nous ; on se serait cru à la fin du monde. Déjà
" nous avions notre Antechrist dans la personne de ce fameux
" Riel, contre lequel il nous a fallu lutter, au péril de notre vie,
" pour détruire sa funeste influence sur nos pauvres gens.

" Mon Dieu ! quel homme, quelle hypocrisie, quelle impiété
" tout à la fois !..
" ....
" C'est pour cela qu'il a ruiné nos familles canadiennes, par le
" pillage et l'incendie ; c'est par une conséquence horrible de
" ses plans diaboliques qu'a coulé le sang des blancs et celui
" des chers et zélés confrères, massacrés par les Sauvages sur
" ses ordres."

Ces témoignages, si forts et si accablants, suffisent à édifier tout homme de bon sens sur le caractère et la conduite de celui qui a entraîné ses frères, les Métis, dans les plus grands malheurs.

Pour condamner notre conduite, on pose en principe qu'on ne punit plus, de nos jours, de la peine capitale, les crimes de haute trahison. C'est là une maxime nouvelle, aussi étrange que dangereuse, contre laquelle s'insurge la justice, protectrice de la paix et de la sécurité des sociétés. Proclamer que la haute trahison, qui entraîne avec elle le meurtre, le pillage, la ruine des populations, ne doit pas être punie de mort, c'est faire appel aux passions subversives, c'est encourager les tentatives des déclassés ambitieux, c'est provoquer la révolte contre l'ordre établi.

Prétendre sérieusement qu'un homme, coupable une fois de haute trahison et de meurtre, gracié une fois et repris ensuite pour une seconde offense, doit compter avoir la vie sauve, c'est montrer une assurance que Riel lui-même n'a jamais eue, puisqu'en montant le Montana il a déclaré que sa tête pourrait être le prix de la tentative qu'il allait faire.

Cette doctrine de la miséricorde en faveur des criminels politiques ne saurait, même si elle était admise, s'appliquer à celui qui, de sang-froid, déchaîne sur ses compatriotes des hordes de Sauvages.

Qu'on ne vienne pas le justifier, en disant qu'il avait foi dans sa mission, que sa volonté n'était pas criminelle puisque sa con-

science guidée par son esprit, ne lui reprochait pas les actes effroyables qu'il a commis et fait commettre. Mais depuis quand est donc venue cette doctrine étrange qu'on ne doit pas punir les fautes de l'intelligence ? Les fautes de l'intelligence sont plus criminelles encore que celles du cœur. Une passion mauvaise avait vicié l'intelligence de ce grand coupable. Devant Dieu et devant les hommes il était coupable d'avoir faussé, dans son esprit, les éternelles notions du juste et de l'injuste, du vrai et du faux, de l'obéissance et de l'insubordination ; cette première culpabilité ôte toute excuse à ses actes criminels qui en ont découlé.

Non, il n'y avait qu'une excuse possible en sa faveur, c'était l'excuse de la folie. Il s'est chargé lui-même, dans ses derniers moments, et il s'en est fait gloire, de prouver au monde qu'il était parfaitement libre de sa volonté, conscient de ses actes et responsable de ses fautes.

Pour les hommes qui pensent et qui raisonnent, la conduite de Riel ne mérite aucune sympathie sérieuse. Aussi dit-on de toutes parts : " Ce n'est pas pour lui que nous nous soulevons, " nous n'avons pas de sympathies pour ce qu'il a fait, mais nous voulions que sa peine fût commuée parce que tous les Canadiens-Français demandaient qu'il ne subît pas la peine infamante de la mort de l'échafaud."

J'avoue que j'ai été profondément touché du concert de pitié et de miséricorde qui s'est élevé en faveur de ce grand coupable, et qui est monté jusqu'au pied du trône. Mais dans cet élan de générosité de toute une population, on a perdu de vue le fait important que le crime a été commis, dans une région lointaine, plus exposée que la nôtre aux surprises, aux brigandages, aux soulèvements des Sauvages. On a oublié que l'unique sécurité de la vie des colons et de la propriété dans ces contrées nouvelles, réside dans l'exécution rigoureuse des lois. On a oublié que les Sauvages meurtriers du Lac à la Grenouille ne pouvaient être graciés, sans mettre toute la population blanche à la merci de ces tribus féroces qui croient encore à leur victoire, et d'un autre côté, qu'on ne pouvait les livrer aux mains du bourreau et accorder la vie sauve à celui qui leur a fait déterrer la hache de guerre. On a oublié les angoisses mortelles dans lesquelles toute une population a vécu de longs mois. On a oublié le deuil,

la douleur, le désespoir des victimes de cette odieuse révolte. On a oublié que le sang des colons paisibles, des saints missionnaires, des soldats tombés sous les coups des révoltés criait vengeance et que la justice devait faire une réparation éclatante, si l'on ne voulait pas que la clameur déchirante partie des quatre coins de cette immense région, ne se changeât en un cri de désespoir et de haine. On a oublié de se demander si, dans cette grave question de la rigueur ou de la miséricorde de la loi, ceux qui avaient souffert, ceux dont les pères, les fils, les frères avaient péri par la faute du rebelle et dont l'avenir pouvait encore être menacé, n'avaient pas autant le droit d'être entendus que ceux dont la facile pitié peut s'exercer sans souci d'une réparation pour le passé, sans le sentiment d'un danger pour l'avenir. On a oublié même que nous avons, au Manitoba et dans les Territoires, des compatriotes disséminés, épars au milieu d'une population qui leur est étrangère et que ces braves avant-coureurs de la conquête pacifique que nous rêvons, pourraient bien ressentir fatalement le contre-coup de l'agitation de notre province.

Pour l'ancien Canada, c'est une question de sentiment : pour les habitants du Nord-Ouest, c'est une question de sécurité, une affaire de vie ou de mort.

Ministre de Sa Majesté, j'ai dû penser à toutes ces choses, peser toutes ces raisons, envisager froidement la question sous toutes ses faces, et, ne pas perdre de vue le serment solennel que j'ai prêté de faire mon devoir, de défendre l'autorité, et de protéger nos administrés. Responsable à ma conscience et à Dieu de chacune de mes décisions, je n'ai pu trouver de justification ni d'excuse valable au crime du condamné. Ses avocats eux-mêmes ont déclaré que l'instruction de son procès s'était faite d'une manière impartiale, et, la question de la folie étant écartée, le gouvernement n'a pas cru, malgré la demande de grâce, devoir conseiller à Sa Majesté, dans la personne de son représentant, d'empêcher que la loi n'eût son cours.

Nous n'avons cédé, en prenant cette décision, ni aux appels, ni à l'intimidation d'aucune secte ou faction, comme les ennemis du gouvernement se sont plu à le répéter. Nous n'avons consulté que l'intérêt suprême de la société, le plus grand bien du pays, la tranquillité nécessaire au développement si désira-

ble des immenses régions de l'Ouest et, de plus, pour ma part, je puis le dire en toute sincérité, le plus grand bien d'une province et de compatriotes qui me sont chers.

L'estime, l'affection, l'appui de nos concitoyens nous sont précieux, dans l'exécution des devoirs publics qui nous sont imposés. C'est notre désir autant que notre intérêt, de les préserver intacts, et si, du poste élevé que nous occupons, avec la connaissance la plus étendue des besoins de la société, des écueils à éviter, des dangers à prévoir, nous avons cru devoir prendre une décision qui nous était aussi pénible qu'à vous, au point de vue de l'humanité, nous avions le droit de vous demander de nous continuer la confiance que vous avez, jusqu'ici, reposée en nous, et que nous ont méritée notre dévouement et notre conduite passée.

En nous exposant à encourir votre disgrâce, nous risquions notre avenir. On nous menaçait d'une chute certaine si nous consentions à l'exécution de la sentence du tribunal. Nous avons mis de côté l'attrait de la popularité et la crainte de votre ressentiment pour rester fidèles à notre devoir. N'est-ce pas là une présomption de notre droiture, de notre bonne foi ?

On invoque l'affinité de race, le sentiment national pour nous taxer de faiblesse et de trahison. Faire autrement que nous avons fait eût été violer notre serment, sans profit pour le condamné, qui aurait été exécuté quand même tous les ministres français auraient donné leur démission, sans profit pour le pays, sans profit pour notre province, avec le risque effrayant de compromettre pour toujours nos intérêts les plus chers.

Ma conscience me dit que je n'ai failli, dans cette circonstance, ni à Dieu, ni au Souverain, ni à mes compatriotes. Le courage qui m'a porté à faire mon devoir, sans faiblesse, ne me fera pas défaut dans les tribulations dont on me menace. J'ai servi mon pays, comme député, depuis dix-huit ans, avec joie, avec orgueil. Je ne continuerai à le faire qu'à une condition : celle de garder ma liberté, et d'avoir seul le souci de mon honneur et de ma dignité.

J. A. Chapleau.

Ottawa, 28 novembre 1885.

Discours prononcé à la cloture des cours de l'Université Laval, à Montréal, le 22 juin 1886.

Messieurs,

La témérité est le trait caractéristique des hommes de la politique. Les journalistes, qui préparent l'histoire, appellent ce défaut courage, hardiesse, audace ou imprudence, suivant qu'ils veulent mettre un rayon ou une ombre au front de leur héros. Je songe en ce moment au nom que les critiques donneront à la tâche téméraire que j'ai entreprise quand j'ai accepté l'invitation de M. le vice-recteur de venir prendre part à cette séance universitaire. Et si le sentiment du devoir à accomplir ne me soutenait, je ne sais si je ne vous demanderais pas de me relever de la promesse inconsidérée que j'ai faite de vous adresser la parole en cette occasion.

Trois mois de débats parlementaires sont une assez pauvre préparation pour arriver aux mœurs et au langage académiques qui seuls sont de mise dans vos réunions. Or, vous ne sauriez croire comme il est difficile de se dépouiller de la défroque politique quand une fois on l'a revêtue.

Je ne voudrais pourtant pas vous faire médire de cette malheureuse politique dont il est défendu de vous parler ici. Heureusement que je ne vois autour de moi que des figures bienveillantes qui semblent promettre d'avance une indulgence plénière à ma témérité.

Il conviendrait, Messieurs, de vous parler du droit international, ne serait-ce que pour me rappeler la chaire importante dont le conseil universitaire m'a fait l'honneur de me nommer le titulaire. Or, je ne saurais aisément le faire sans toucher à la politique et à la théologie ; à la politique dont je ne puis pas vous parler ; à la théologie dont je ne puis guère vous entretenir ; à la politique que je voudrais avoir moins connue, à la théologie que je voudrais mieux connaître. Politique et théologie, deux sciences dont les points de comparaison sont des

contrastes; la théologie qui ne change jamais, malgré que les théologiens diffèrent beaucoup entr'eux, la politique qui change toujours, tandis que les politiciens se ressemblent à peu près tous, sauf la taille.

Cette pauvre politique que vous ostracisez, a pourtant de bons points à son crédit, et je veux vous en citer un qui ne sera pas déplacé, dans les remarques que j'ai à vous faire, puisqu'il a, dans une large mesure, un caractère, j'oserai dire, international. Rien d'étroit, rien qui puisse blesser les susceptibilités les plus exigeantes ne s'y mêle, car il se relie à l'événement mémorable qui fait en ce moment jaillir la joie, la foi, l'harmonie dans le cœur de tous les bons citoyens de ce pays. Vous avez compris que je veux parler de l'entrée de l'éminent prélat canadien dans l'auguste Sénat de l'Eglise universelle.

Ce n'est un secret pour personne, et c'est un sujet de légitime satisfaction pour tout le monde, que le Saint-Siège a reçu, dès l'hiver dernier, l'expression officieuse de la satisfaction qu'éprouverait le gouvernement de Sa Majesté si la haute dignité de prince de l'Eglise était conférée à Sa Grandeur Monseigneur Taschereau. Je me plais à le dire ici non pour en tirer gloire en faveur d'un homme politique, mais pour constater hautement le grand sentiment de bonne entente qui règne dans notre pays, parmi les hommes haut placés des différentes croyances. Au mois d'octobre, on me demanda confidentiellement de faire faire des démarches pour obtenir le concours du gouvernement anglais auprès du Saint-Siège pour la nomination d'un cardinal canadien, dont il était alors question à Rome. Je n'eus pas la moindre hésitation à m'adresser à sir John A. MacDonald pour lui demander son appui dans cette affaire, appui qui augmentait d'importance par le fait que sir John se rendait alors en Angleterre. J'en conférai longuement avec lui. Le premier-ministre me dit alors que c'était une heureuse idée, que cette nomination ferait honneur au Canada, et ne pourrait qu'augmenter son importance aux yeux des autres pays. "Vous avez," me dit-il, "un Pape bien éminent dans le Pontife actuel. Deux grandes nations protestantes en Europe lui doivent de la reconnaissance pour avoir protégé la couronne de leurs souverains contre le socialisme et le nihilisme en Allemagne, contre le fénianisme en Angle-

terre." "Je m'occuperai de cette question pendant mon séjour à Londres, ajouta t-il, et je n'ai aucun doute que je serai secondé." Au cours du mois de décembre, j'écrivis à sir John, le pressant de nouveau d'activer les choses et j'eus le plaisir d'apprendre que le meilleur vouloir et la plus précieuse coopération lui étaient acquis de la part de ceux dont nous recherchions le concours.

Encore une fois, je ne veux tirer d'autre leçon de ce fait que celle-ci : ce grand respect des gouvernements envers le Souverain de plus de deux cents millions de sujets qu'il conduit dans direction de l'ordre, de la moralité, de la paix ; cette déférence aussi digne que délicate que l'Eglise témoigne aux pouvoirs civils constitués, formerait bien la base du principal article de ce droit international dont l'Europe a si grand besoin en ce moment où les problèmes sociaux les plus vastes vont demander leur solution à la violence soit dans la guerre, soit dans la révolution.

L'homme a beau s'agiter, chercher, inventer, il ne pourra jamais, sans se renier lui-même et se ravaler au matérialisme, cette logique facile de ceux qui tiennent trop à la vie pour penser au lendemain de la mort, il ne pourra jamais savoir le dernier mot de rien, dans l'ordre moral s'il ne s'inspire des principes que l'éternel Créateur ou Rédempteur a fait connaître au monde par ceux qu'il a choisis pour ses interprètes.

L'étude de la philosophie, l'étude de l'histoire, l'étude de la géologie, l'étude de la médecine, l'étude de l'histoire naturelle, nous amènent inévitablement à des issues ténébreuses que le flambeau du Christianisme peut seul éclairer.

" Il en est de même du droit. Il faut absolument, pour que
" son étude soit vraiment scientifique, rechercher les origines
" du droit en général, la source de la morale publique et privée,
" étudier la constitution morale de l'homme, de la famille, de
" la société, déterminer les rapports de la politique avec la reli-
" gion, de l'Etat avec l'Eglise."

Dans ces recherches et dans ces études, la raison humaine, si on entend par là la lumière de la vérité qui brille dans l'homme, suffirait, sans aucun doute ; mais, s'il s'agit de la faculté à l'aide de laquelle nous appréhendons cette lumière et nous l'appliquons à l'œuvre, elle est souvent inefficace et il faut s'en défier,

parce que les préjugés ou la passion en empêchent parfois l'exercice.

Dans ce dernier sens, et c'est le seul pratique, la science religieuse doit venir au secours de la science profane, si l'on veut que celle-ci ne perde jamais de vue les principes fondamentaux et ne dévie pas de sa direction normale.

Ainsi guidée, la raison humaine entrevoit cette mystérieuse et continuelle action de l'Eternel, à laquelle coopère tout ce qui a été créé et dont la tendance constitue l'ordre universel. Elle comprend que la société humaine est une union d'esprits, de volontés et de forces, entre les hommes, pour un bien commun et que la société est d'autant plus parfaite que cette union l'est elle-même. Elle conçoit que la société est formée par le devoir, puisque le devoir est le lien de la volonté.

La notion du droit vient ensuite, mais en n'oubliant pas que le premier des droits est celui de faire son devoir, et que tout droit humain est subordonné aux lois de l'ordre ; car c'est de l'ordre universel que naissent les devoirs et les droits.

La raison humaine reconnaît que les familles en s'agrégeant aux communes et aux villes et celles-ci à l'Etat, ne perdent pas pour cela, leur existence propre. Ni leur forme, ni leur fin particulière, ni l'autorité au dedans, ni leurs droits sociaux, si ce n'est par l'obligation de se subordonner au bien général et par le besoin qu'éprouve la liberté humaine d'un lien qui oblige les individus à agir dans un but unique, c'est-à-dire de se soumettre à l'ordre.

L'ordre est le bien de chaque homme et il impose à chaque homme une nécessité morale de ne pas s'en écarter. Offenser l'ordre, c'est offenser la raison ; offenser l'ordre, c'est offenser la nature divine et humaine. L'ordre doit donc être la règle des actes des individus comme de la société.

La raison nous montre les principes qui doivent régler l'action de la société vis-à-vis de ses membres ou le gouvernement civil ; l'action de la société vis-à-vis d'elle même ou le gouvernement politique et son action vis-à-vis des autres sociétés ou le gouvernement international.

La raison nous montre encore les sociétés humaines tendant à un état plus parfait, tendant à se grouper plus intimement, à former une société de peuples, de nations, et, dans ce mouve-

ment, multipliant les rapports internationaux et les relations commerciales; cherchant à établir, dans des cas particuliers, un tribunal pour terminer leurs différends.

Ces relations, ces rapports, ces échanges ont amené la reconnaissance de certaines lois pour régler les droits et vis-à-vis le genre humain lui-même ; c'est-à-dire la société des peuples. C'est le droit international, le droit des gens.

Nous entendons bien peu parler de ce droit international dans notre bienheureux pays du Canada, et fasse le Ciel que ce droit qui est censé être l'ensemble des règles de conduite observées par les diverses nations dans leurs relations entr'elles, ou en d'autres termes, (d'après Calvo) l'ensemble des obligations mutuelles des Etats, nous soit toujours aussi indifférent, car lorsqu'une nation est obligée d'en faire valoir les principes, elle est *sur le bord* de grands malheurs.

Ce droit des gens est un droit encore bien contesté de nos jours. Les uns vont jusqu'à en nier l'existence, comme l'illustre général Von Moltke. A voir ce qui se passe depuis si longtemps dans le monde, on serait porté à partager cette opinion. En effet, n'est-ce pas le glaive qui tranche toujours les difficultés qui surgissent entre les nations ? Et aux yeux des nations n'est-ce pas le droit du plus fort qui est toujours le meilleur ?

Le droit international ne saurait être bien défini pour la bonne raison qu'il n'y a pas de pouvoir humain pour lui donner une sanction.

Quand on remonte aux sources, on trouve les individus composant la famille, les familles composant la société, l'État. Mais là s'arrête la marche ascendante. Les Etats forment bien l'humanité, mais l'humanité est un être désorganisé, privé d'homogénéité et d'éléments de cohésion. Ainsi l'a voulu le Créateur qui a institué la famille et l'Etat, et revêtu le père et le souverain d'un caractère sacré, mais qui a aussi, par la confusion des langues, condamné l'univers à toutes les diversités de goûts, d'aspirations, de passions dont il a rendu ses créatures susceptibles. Dieu a commandé " d'honorer son père et sa mère," et de " rendre à César ce qui est à César," ce qui implique nécessairement l'harmonie dans l'Etat comme dans la famille. Mais en dehors des commandements qui nous ordonnent d'aimer son prochain et de respecter le bien d'autrui,

il n'y a rien qui force les nations à vivre entre elles comme des frères ou des citoyens. A quoi bon déclarer que le droit international est basé *sur la justice, l'équité, la conscience et la raison d'être*, quand on n'est pas capable de faire définir par une institution humaine ce qui est justice et ce qui ne l'est pas.

Avant la naissance du protestantisme, le gouvernement international était simplifié par la reconnaissance universelle de la suprématie du Pape. Le droit international avait pour base les règles *de la théologie*. La réforme leur a substitué *les dictées du libre-examen*.

De nos jours, les partisans de la paix universelle réclament l'organisation d'un pouvoir central au tribunal duquel seraient référés les différends internationaux. C'est là le rêve toujours recommencé des philosophes que le bruit du canon—ce droit suprême—ne vient que trop souvent remplacer par la cruelle réalité. Ce rêve a pris un corps un jour, et il pourrait encore se réaliser et étonner le monde, si le monde voulait tourner ses yeux vers la montagne d'où il doit attendre le salut.

Aux âges de foi – âges de barbarie et de ténèbres, disent les philosophes—les Papes constituaient une sorte de tribunal dont les arrêts ont prévenu bien des guerres. C'est le protestant Leibnitz qui a dit : "Il est un fait incontestable, c'est que la papauté a été pendant plusieurs siècles un pouvoir dont les décisions, reconnues par toute l'Europe, ont exercé une influence considérable et salutaire sur la civilisation." Aujourd'hui encore c'est bien cette représentation suprême du droit et de la justice sur la terre qui devrait constituer le tribunal souverain destiné à prévenir les conflits funestes qui répugnent à notre état de civilisation.

Je disais, il y a un instant, que nous n'avions que peu de chose à demêler avec le droit international. Ce n'est pas tout à fait exact. La question des pêcheries qui menace de nous brouiller, sinon avec le gouvernement américain, du moins avec les pêcheurs du Maine et du Massachusetts est une question internationale très claire pourtant, et cependant fort épineuse. Elle pourrait nous entraîner dans des complications sérieuses, si nous ne voyions pas aux affaires à Washington le cabinet si

bien composé de M. Cleveland et le congrès si éclairé auquel sont confiées, en ce moment, les destinées de Etat-Unis.

Je suis certain que tout serait réglé depuis longtemps si la politique n'était venue mettre des entraves à une solution pratique et équitable. Malheureusement, si les institutions populaires ont de grands avantages, elles ont aussi des défauts sérieux qui constituent de grands dangers pour l'avenir des gouvernements démocratiques.

Ces éléments dangereux commencent à effrayer les penseurs.

Il y a en Angleterre toute une école d'écrivains qui se sont dévoués à l'œuvre de signaler les écueils vers lesquels vogue le navire de l'Etat. Ces écueils à l'avant *Rocks ahead* comme ils les appellent, sont nombreux et notre pays n'en est pas plus exempt que les autres, malgré que le danger paraisse moins menaçant pour nous.

Dans un pays jeune et riche, nous avons à peine le temps de regarder de l'avant et de réfléchir, absorbés que nous sommes dans le travail du jour, avec ses anxiétés, ses soucis, ses exigences. Nous avons hérité du reste de l'insouciance qui caractérisait nos pères, et nous devons à nos frères anglo-saxons ce sentiment inné de confiance en nous mêmes, cette assurance qu'il arrivera quelque chose qui nous sauvera de ce qui nous menace, de ce que nous craignons. Dans cet état d'esprit, nous avons une prodigieuse faculté de semer partout des germes dangereux, sans nous inquiéter de la moisson que nous préparons.

C'est aux âmes d'élite, aux grands caractères à signaler les écueils qui pourraient menacer notre avenir. Le seul moyen de former ces âmes d'élite, de bien tremper ces caractères, se trouve dans l'enseignement: l'enseignement domestique, l'engnement scolaire, l'enseignement universitaire et professionnel.

Sachons-le bien. La grande tentation, le grand danger du siècle, c'est l'envahissement graduel de l'idée d'émancipation de toute autorité civile et religieuse, l'avènement de la démocratie et du scepticisme. C'est bien toujours la même idée d'orgueil et de révolte que les siècle passés ont vu se développer sous tant de formes. Mais la forme actuelle de cette idée est toute particulière à notre époque.

L'esprit humain qui s'était effrayé du nom de *Révolution*,

après les excès et les désenchantements de la fin du dernier siècle, semble être épris d'un mouvement nouveau de la pensée, et sous le nom d'*évolution* les changements les plus profonds s'accomplissent lentement mais sûrement dans les sphères des idés religieuses, sociales et politiques. L' "évolution" est plus dangereuse que la révolution ; c'est un instrument fatal dont les blessures toutes profondes qu'elles soient se font sentir à peine. Ce besoin de changement se manifeste dans cette activité singulière de législation. Jamais le pouvoir souverain populaire ne s'est exercé d'une manière aussi absolue que par le moyen de cette législation envahissante. Le cercle parouru depuis un demi-siècle est de nature à faire craindre pour l'avenir de la société.

L'idée démocratique est, dans le monde social, ce qu'est la force centrifuge dans le monde physique, force de désagrégation, force erratique. Dans la sublime harmonie de l'univers, les mondes rouleraient éperdus, broyés dans le chaos d'où ils furent tirés, si une force moins apparente, moins vive mais plus intime et plus raisonnée ne les retenait librement au-dessus de l'abîme. Dans l'ordre moral, les idées ont naturellement cette tendance erratique qui les pousserait au delà des limites extrêmes du juste et du vrai s'il n'y avait pas une force morale intime et profonde pour retenir la pensée dans le cercle de la raison et de la vérité. C'est cette force conservatrice que l'idée moderne tend à user, à détruire, sans se soucier de la catastrophe qui suivrait la destruction de l'équilibre admirable que la loi naturelle et la loi divine ont établi dans le monde.

Dans la liberté, l'intelligence humaine est ballottée entre cette force excentrique qui l'entraîne vers des régions sans ciel et sans horizons, et cette force conservatrice qui doit la diriger sans l'asservir.

Comment arriver à exercer sur l'intelligence humaine l'influence nécessaire pour lui faire éviter les écarts irrémédiables dans lesquels une mauvaise direction la jetterait, voilà le problème de tous les siècles, voilà le secret qu'il faut chercher pour sauver la société qui s'en va fatalement vers cet l'abîme, qu'une nouvelle rédemption pourrait seule lui faire éviter. La raison, ce flambeau de l'intelligence, suffira-t-elle pour montrer à l'homme la fontaine de vérité et de justice que l'Eternel a fait

jaillir en créant les cieux, la terre avec l'humanité. Que Dieu le veuille ! Car il n'y a pas à se le cacher, il faut que les hommes s'abreuvent à des sources plus vives et plus pures que les intérêts humains et les calculs de la politique pour étancher cette soif de tout savoir, pour satisfaire ce désir de tout faire, qui sont au fond de toute âme intelligente et libre.

Je vous demande pardon, Messieurs, de cette digression qui m'a emporté au delà du cadre que je m'étais tracé, mais j'ai cédé à un sentiment profond d'inquiétude en contemplant le mouvement des sociétés politiques qui devraient nous servir de modèles.

On a dit bien souvent que le bon sens pratique du peuple anglais le sauverait toujours des écarts de ses législateurs et de ses philosophes. Le bons sens du peuple anglais a fait une chose énorme en préservant intact jusqu'ici l'échafaudage délicat de sa constitution : mais comme tout ressort humain, il finira par s'user et le travail de dissolution continuera en dépit des expédients de la politique.

Les expédients, les calculs, le jeu des intérêts et des passions populaires, voilà ce qui remplace trop souvent les principes qui devraient présider à la conduite de la chose publique ; ajoutez-y le mécanisme ingénieux des partis et vous aurez le rouage complet de la politique moderne. Un élément plus regrettable se mêle malheureusement trop à notre politique. Faisons-en l'aveu. C'est le dénigrement systématique des hommes. Nous n'avons rien à envier à nos voisins sous ce rapport.

La bonne renommée de notre nation et de notre pays doit souffrir aux yeux des étrangers de cette perpétuelle dénonciation de nos hommes publics. Dans un discours qu'il faisait à Ottawa l'an dernier, Mgr Taché disait en parlant de l'abus que je signale :

" J'ai été élevé dans la croyance que le peuple canadien est
" un peuple de gentilshommes, mais lorsque je suis au Nord-
" Ouest et que je lis nos journaux, je me demande si nous
" méritons encore cette appellation, et ce que doivent être nos
" hommes aux premiers rangs si nos journaux disent la
" vérité."

Il me semble que les hommes publics devraient se témoigner

plus d'égards, ne pas attaquer leurs motifs et surtout ne pas prodiguer l'invective et l'injure, comme cela arrive trop souvent. Sur ce point, la pratique anglaise devrait nous servir de modèle. Vous savez avec quelle vigueur Gladstone et Disraeli se sont combattus. Mais avec quelle courtoisie se faisaient leurs attaques ! Aussi lorsque Gladstone vit son illustre rival descendu dans la tombe, le *Grand Old Man* put se lever en parlement et prononcer l'éloge de lord Beaconsfield, en termes magnifiques, sans que cet éloge parût ni outré ni déplacé dans la bouche de son plus redoutable adversaire. Combien de nos hommes politiques pourraient dire comme suprême adieu à leurs adversaires, sans se contredire ou se rétracter : *Peace with honor.*

La domination par l'intrigue, la chasse aux emplois, sont des défauts qui deviennent trop prononcés dans notre politique. On dirait que la valeur d'un homme d'Etat doit se mesurer par la quantité d'emplois et de faveurs qu'il peut distribuer. On ravale ainsi le caractère de la députation et l'on éteint chez le peuple le sentiment élevé de la considération pour ses mandataires. Si nous n'y mettons bon ordre, la politique ne sera plus, bientôt, que le théâtre d'intrigues sans fin, où, sous le couvert d'intérêts publics, on ne cherchera qu'à couvrir d'un favoritisme démoralisant, qu'à servir des intérêts privés, où tout ne sera plus que pour le patronage et les petits avantages que la vie publique peut offrir en compensation des sacrifices qu'elle entraîne. Quand on en arrive là, on est bien près de ne voir dans la vie publique qu'une course aux places, en attendant que ce soit, l'occasion s'en présentant, un marché aux consciences.

Mais, me dira-t-on, où est le remède ? Le remède ? Il n'y en a qu'un : c'est l'enseignement de la dignité personnelle, prêché par l'exemple. C'est l'éducation du peuple dans les principes du respect à l'autorité constituée, de la considération pour les chefs, et du culte de la vérité. De cette manière vous relèverez le niveau politique dans tous les rangs.

C'est en créant une opinion publique éclairée que l'on réagira contre cette tendance à faire consister l'habileté dans le seul jeu des passions populaires et des intérêts individuels. Malheur à la nation qui laisse ses législateurs se faire de la chose publique

un piédestal juste assez large pour y étaler leurs vanités mesquines ! malheur à la nation qui laisse ses maîtres la conduire par l'odeur de la portion grasse et par la crainte du fouet ! Un peuple n'est pas loin du précipice quand il en est arrivé là. On aura beau se prendre d'admiration pour le dispensateur de la fortune publique, pour le régenteur des faibles et des petits, la réaction se fera, et elle se fera impitoyable pour les gouvernés comme pour les gouvernants. On dompte les bêtes fauves avec des coups et des caresses, la famine et la bonne chère, distribuées avec temps et mesure. Mais il n'y a rien d'aussi incertain que la reconnaissance de l'estomac et la soumission du fouet. Pour les hommes comme pour les bêtes, ce régime est dangereux. L'obéissance est inintelligente pendant que le ventre est gorgé, et le troupeau devient farouche quand manque la pâture.

Les hommes d'Etat bien doués, les partis politiques bien constitués sont ceux que les revers trouvent unis, grandis, rajeunis, dans un sentiment vivace de fidélité et de dévouement. Or, ce sentiment ne saurait pousser dans le sol desséché de l'égoïsme et de la vénalité. On a vu des rois vaincus reconstituer leur royaume en remettant leur couronne brisée sous la garde loyale de leurs sujets, mais on n'a jamais vu les potentats de l'intrigue et du favoritisme surnager au milieu des épaves d'un bouleversement national.

Cette sainte et vigoureuse opinion qu'un enseignement élevé et solide peut seul créer, est le boulevard de la nation aux jours de danger. Les forces récupératives d'une nation jouissant d'institutions libres, avec un passé historique et des classes dirigeantes instruites, sont inépuisables, et tout espoir n'est pas perdu tant qu'il reste un seul homme assez courageux pour réagir contre l'affaissement général, assez croyant pour communiquer aux autres sa foi, assez indépendant pour signaler les dangers courus et montrer la voie nouvelle à suivre.

Quant à vous, mes jeunes amis, grâce à l'enseignement que vous recevez dans cette institntion, vous pouvez, avec vos collègues des autres pays, contribuer pour une part à cette réaction que les observateurs de la situation politique appellent de tous leurs vœux. Par malheur pour vous, vous serez entraînés dans le tourbillon de la politique—bien peu y échapperont, et

ceux-là seront les plus heureux—veuillez en croire ma vieille expérience. Mais à ceux-là qui entreront dans la carrière, je me fais un devoir de dire : entrez-y avec la résolution de rendre service à votre pays avant tout, que vous soyez à gauche ou que vous soyez à droite. Vous ne serez pas tous du même côté, et il est bien qu'il en soit ainsi ; car ce partage des partis politiques constitue pour celui qui est au pouvoir un contrôle indispensable et qui rend les plus grands services quand l'opposition s'exerce dans des attributions légitimes. Ayez la prétention et l'ambition de continuer la lignée d'hommes politiques dont notre pays est à bon droit fier. Soyez de la race des hommes publics qui tiennent plus à l'honneur du pouvoir qu'à sa durée et qui en apprécient plus la dignité que les profits. Ayez l'ambition de laisser un nom aimé et respecté à la fin de votre carrière, c'est encore ce qu'on peut retirer de plus grand et de plus profitable de la politique.

Manifeste aux électeurs du comté de Terrebonne à l'ouverture de la campagne électorale terminée le 27 février 1887.

Messieurs,

Après vingt années d'une confiance mutuelle et de rapports constamment agréables, je viens, pour la dixième fois, solliciter vos suffrages ; et je puis me rendre ce témoignage que si votre bon vouloir m'a permis d'arriver aux postes les plus élevés dans l'Etat, en retour, mes efforts ont exercé quelqu'influence sur le développement du comté de Terrebonne. Vous tiendrez à confirmer, je n'en ai aucun doute, cette politique de progrès dont votre région a bénéficié entre toutes, et vous me chargerez de nouveau du soin de vous représenter en parlement. L'âge m'a arraché bien des illusions, a émoussé en moi bien des enthousiasmes ; mais j'en ai retiré une expérience précieuse pour l'accomplissement de nos projets politiques et la consolidation des grands intérêts publics auxquels vous êtes si sensibles. De plus, on n'arrive pas à son quart de siècle de services publics, sans acquérir une certaine autorité, promise au travailleur assidu dans la politique, sans voir augmenter son influence, et je puis vous assurer que mon activité n'a pas diminué, non plus que mon désir de vous être utile.

Dans cette époque de la vapeur et de l'électricité, les événements se précipitent et il n'est pas permis de se complaire un seul instant dans l'inaction, sous peine de perdre sa place au soleil. C'est pourquoi, sans regarder en arrière, je me contenterai d'esquisser les travaux qu'il nous reste à accomplir au plus tôt.

Les chemins de fer prennent, naturellement, la première place dans mon esprit, comme dans le vôtre, parce qu'ils sont maintenant le facteur indispensable de la richesse et de l'expansion nationales. Pendant que, dans toutes les parties du pays, on s'agite pour s'assurer les bénéfices qui peuvent en dé-

river, je me suis donné la mission de protéger les intérêts du Nord.

Il n'est pas besoin d'un grand effort de mémoire pour se rappeler le temps où les crêtes tourmentées de nos Laurentides semblaient se dresser dans la nue, comme une barrière infranchissable, et dire aux habitants du Bas-Canada: "Vous n'irez pas plus loin." Mais notre vaillante population n'a pas eu peur de s'élancer à l'assaut. La lutte a semblé l'attirer, et c'est maintenant avec une surprise sans cesse renouvelée, que nous voyons successivement les plateaux les plus fertiles, les sites les plus ravissants, les paysages les plus pittoresques se dérouler, comme par enchantement, derrière ce rideau de sommets agréablement trompeurs. Quand, pour la première fois, je vis la nature grandiose que l'Artiste éternel avait cachée dans ce coin du monde, avec ces lacs rafraîchissants, ces nombreuses rivières, ces coups d'œil féeriques que nous envierait la vieille Europe, les destinées de notre race se révélèrent à mes yeux, sous une perspective toute différente et je compris que si notre province devait être grande, ce serait surtout par le Nord qu'elle le deviendrait. Je me fais gloire d'avoir été l'un des premiers à provoquer le développement que nous voyons aujourd'hui, sous la puissante impulsion du plus grand apôtre colonisateur que ce pays ait jamais eu, le curé Labelle.

Le chemin de fer du lac Saint-Jean à une extrémité, celui de Pontiac à l'autre, s'enfoncent dans le Nord comme deux immenses bras qu'attire une proie riche et abondante, tandis qu'au centre le chemin de Saint-Jérôme, parcourant la moitié du vaste plateau qui s'étend du Saint-Maurice à la rivière Gatineau, ira distribuer, la vie, la vigueur, le mouvement dans cette région d'avenir. Je vous le dis avec un sentiment d'orgueil légitime, le sort de notre chemin est assuré. Il m'a fallu du temps, de la patience et de grands efforts, pour réunir, autour de cette entreprise difficile et coûteuse, les ressources nécessaires à la réalisation. Les subsides officiels se sont accrus péniblement, d'année en année, à force d'instances ; et j'ai fini par y attirer l'attention du monde des affaires, au point qu'un homme distingué par sa fortune comme par ses hautes conceptions, le promoteur de la plus grande entreprise du monde, du percement de l'isthme de Panama, frappé des merveilles de notre région,

s'est montré prêt à entreprendre la construction du chemin de fer. Malheureusement, les hommes d'affaires avec lesquels il était en relations ayant à être consultés en Europe, je fus effrayé des délais nécessaires qu'entraînerait l'organisation des capitaux, et je dus chercher parmi nous quelqu'un qui pût se charger immédiatement de cette entreprise, sauf à organiser plus tard une grande compagnie qui se chargerait de tout le réseau qui devra couvrir cette vaste région. C'est avec bonheur que je puis vous annoncer qu'un homme d'une grande énergie et qui possède les moyens d'actions nécessaires a entrepris cette construction, sur l'exécution de laquelle j'ai engagé mon honneur et ma réputation.

En même temps que le chemin de fer de Saint-Jérôme s'élancera par Saint-Sauveur, Saint-Adèle, Sainte-Marguerite, Sainte-Agathe, Saint-Faustin, Sainte-Jovite, la Chute aux Iroquois, etc... vers le Désert et le lac Nipissing,—le chemin de fer des Basses-Laurentides reliera le chemin des Piles à celui du lac Saint-Jean. Le chemin du Grand-Nord se reliant au chemin de Joliette, s'enfoncera de son côté vers le lac Maskinongé; le chemin de Saint-Lin ouvrira la vallée de la Matawin et celui de Buckingham viendra rejoindre la ligne du Désert. Il y a vingt années, ces projets eussent paru un rêve; ils sont actuellement presque tous en voie d'exécution.

Ce n'est pas sans de longues méditations que je vous parle de ce groupe composé apparemment de tronçons épars, mais réalisant tous la même idée. Je ne puis m'empêcher de faire remarquer la merveilleuse coordination qu'il y a dans notre réseau de voies ferrées.

Le Grand-Tronc qui sera toujours renommé par les hardiesses alors bien nouvelles d'une entreprise aussi gigantesque, et dont les titres d'ancienneté ainsi que l'efficace conception font appel à la considération publique, restera essentiellement la grande voie qui dérobe aux Etats-Unis les richesses de l'Ouest et qui nous amène le commerce américain.

Le Pacifique, la grande création de la politique conservatrice, nous donne un monde nouveau et met à nos portes les produits de l'Asie aussi bien qne les ressources du *Far West* canadien.

L'Intercolonial et les chemins des provinces maritimes se

chargent de développer nos pêcheries, nos mines de charbon, nos mines de fer, en attendant qu'ils servent de point d'attache à la navigation transatlantique, quand se dira le dernier mot de la concurrence pour le parcours rapide de l'Océan. Ces chemins sont partie la propriété de l'Etat et partie sous le contrôle de compagnies particulières. Aucune de ces dernières n'est en état de donner à l'exploitation des ressources naturelles de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, le développement puissant et prompt que la situation exceptionnelle de ces provinces demande; et le gouvernement a poussé déjà aux dernières limites son action d'initiative dans l'industrie des chemins de fer toujours si peu rémunérative pour le trésor public. Un jour ou l'autre ces chemins devront former un groupe uni pour pouvoir remplir leur mission. Ce troisième réseau au moyen du pont de Québec, qui devra alors infailliblement se construire, recevra comme dans un entonnoir le trafic des deux géants rivaux que je viens de mentionner.

Enfin le groupe du Nord consacrera, par le développement de la vallée des Hautes-Laurentides, cette suprématie des hommes de cœur que ni la montagne, ni la forêt n'ont effrayés, qui se sont taillé, la hache à la main, un domaine immense d'une fertilité si remarquable et d'une nature si belle, si poétique, si vivace!

Je n'ai pas l'intention de faire une revue complète de la politique du jour, parce que vous avez l'habitude de suivre de près les affaires du pays et que vous êtes au courant de la situation. Je n'ai pas besoin de vous rappeler cette grande idée de protection qui, en huit années, a changé la face du Canada et à laquelle nos adversaires rendent un tardif hommage par des concessions déguisées et des promesses de *statu quo*. Le mâle refrain des usines que les cataractes, la vapeur et les grincements du métal dompté répètent tour à tour à Terrebonne, à Sainte-Thérèse, à Glasgow, à Saint-Jérôme et jusque dans les gorges de nos montagnes. vous disent d'une manière plus éloquente que je ne puis le faire les bienfaits de la vraie politique nationale. La protection a doublé la vigueur des bras et l'activité des esprits. Les régions qui, comme le comté de Terrebonne, ont pu fournir ou attirer dans leurs limites des hommes

énergiques et entreprenants, se sont transformées, et vous n'êtes encore qu'au début de la grande prospérité qui vous attend.

Je ne croirais pas, non plus, devoir revenir sur la question Riel, si la récente publication de documents importants ne me faisait un devoir de fournir les preuves qui justifient ma conduite. Deux évêques que vous connaissez bien, Sa Grandeur Mgr Laflèche et Sa Grandeur Mgr Taché, tous deux apôtres, à différentes époques, dans le Nord-Ouest et connaissant à fond la question des Métis qu'ils aiment de tout leur cœur, ont eu le courage, en face du torrent de calomnies et de persécutions déchaînées contre le gouvernement d'Ottawa, de dénoncer ces exagérations et de déclarer *dangereux le mouvement trop violemment et imprudemment soulevé par les passions politiques.* Ces prélats vénérés prétendent que le remède aux maux dont on peut se plaindre dans le Nord-Ouest *n'est pas dans le renversement des ministères*, et que *dans le cours de l'année dernière* les *réparations déjà faites et la justice rendue aux Métis* ont *rétabli la tranquillité et la confiance dans cette région.* Ils vont jusqu'à dire que c'eût été une faute de renverser le gouvernement *qui serait plus tôt prêt à faire le bien que d'autres qui n'ont pas les mêmes données.*

Je suis heureux de m'autoriser de ces témoignages indiscutables pour établir clairement que votre représentant a suivi courageusement, sur la question Riel, les dictées de la raison, de la conscience et du patriotisme. Ceux qui m'accusent de faiblesse dans la défense de nos droits nationaux ou religieux sont souverainement injustes. Je veux tout ce que l'équité, l'égalité des droits, le bon sens justifient d'exiger pour les Métis du Nord-Ouest. Je veux qu'ils aient leur part de patronage dans le nouveau royaume que nous taillons en pleine prairie, aux frais du pouvoir fédéral. Toutes les provinces doivent avoir leur portion de ce vaste domaine, parce qu'elles ont également supporté les charges de la colonisation, de l'émigration et de la construction du Pacifique ; et nous sommes autorisés à réclamer l'exercice d'une certaine surveillance sur une région que la distance ne nous rend pas étrangère. Les hardis voyageurs qui, les premiers, parcoururent les prairies et découvrirent les Montagnes Rocheuses, étaient de notre race. Ils sont aussi de notre race, ces héros de l'Evangile qui sillonnent les plaines

inhospitalières du Nord-Ouest depuis un demi-siècle en bravant les dangers et les privations ; et sans l'influence salutaire qu'ils ont exercée sur l'esprit des Sauvages du Nord-Ouest, je doute fort que cette région, qui est grande comme un monde, fût encore la propriété de la couronne anglaise.

Le même esprit, les mêmes convictions me feront travailler à l'œuvre que j'ai entreprise, d'établir des relations d'affaires avec la France pour attirer de la mère patrie chez nous, ce qui peut nous être utile, et y exporter le produit de nos terres, de nos mines, de nos forêts, et j'ai lieu d'espérer qu'avant longtemps nos efforts seront couronnés d'un succès complet.

Quand on songe à la bienfaisante influence que l'esprit français a exercée sur tout le continent américain, on arrive vite à la conclusion qu'il faut bien peu connaître les dévouements et les fidèles et utiles amitiés de notre race pour l'attaquer comme on l'attaque en ce moment. Les esprits étroits qui se livrent à ce jeu criminel contre la population canadienne-française et catholique de Québec, resteront écrasés sous le poids d'une faute commise de sang-froid. Je vous le déclare ici et vous pouvez en être assurés : je ne subirai jamais le joug du fanatisme, et le jour où l'on voudrait, sous prétexte d'esprit de parti, faire accepter les exagérations de langage et de sentiment à l'association politique dont je suis membre,—ce qui, j'espère, n'arrivera jamais — vous me verrez vite prendre la seule attitude qu'un Canadien-Français convaincu puisse prendre dans ces circonstances.

La bienveillance appelle la bienveillance, mais la provocation appelle la résistance. Vous me trouverez pour la paix qui est plus féconde que les discordes ; vous me trouverez pour la fidélité à mon parti qui est plus méritoire que les isolements les plus brillants ; mais vous me trouverez aussi pour la vérité contre l'erreur, même au prix de la paix et de la discipline, lorsque ma conscience ou le sentiment de ma dignité et de mon honneur m'en dicteront l'opportunité.

Je n'ai pas besoin de vous dire que je serai toujours le champion de l'autonomie de notre province et de l'intégrité de ses droits. Il y a, du reste, sur cette question une telle unanimité de sentiments et de convictions, que toute politique d'empiètement sur ce domaine sacré serait frappée d'impuissance et tour-

nerait à la confusion comme à la destruction de ceux qui voudraient s'en constituer les auteurs.

Dans les matières religieuses et les matières mixtes qui ont pu se rencontrer dans ma carrière politique, j'ai toujours pris pour me renseigner et me conduire les seuls guides que doit choisir un catholique sincère, les chefs autorisés de la hiérarchie ecclésiastique, et je puis vous dire que, sous ce rapport, j'ai reçu les témoignages les plus indiscutables de leur sympathie, de leur estime et de leur haute approbation.

Je crois que vous comprendrez les raisons qui ne me permettent pas de visiter, cette année, toutes les paroisses du comté de Terrebonne. Les rigueurs de l'hiver d'un côté et, de l'autre, la grave responsabilité d'un chef de district qui a le bien général de son parti en vue, m'interdisent de longues discussions et de nombreuses assemblées. Votre généreux concours peut alléger de beaucoup le fardeau qui pèse sur mes épaules, et c'est à votre dévouement pour la grande cause conservatrice que je fais appel durant la présente lutte.

J'ai l'honneur d'être,

Messieurs,

Votre obéissant serviteur et votre ami dévoué,

J. A. CHAPLEAU.

Discours prononcé, le 11 avril 1887, à l'hotel Windsor, à Montréal, lors du banquet qui fut offert à l'hon. J. A. Chapleau par l'Association conservatrice de Montréal.

Messieurs,

Elles compteront parmi les plus heureuses de ma vie ces heures que je passe au milieu de vous, entouré d'amis réunis autour de cette table pour me faire honneur, et pour célébrer une grande victoire, un triomphe qui est plutôt le vôtre que celui de qui que ce soit.

En vous exprimant ma gratitude pour l'empressement que vous avez mis à répondre à l'appel qui vous a été fait, je ne puis cependant vons cacher la pensée qui m'a frappé en me levant pour répondre au toast qui vient d'être porté. Je me rappelle que, il y a à peine dix-huit mois, une grande partie de la population de cette belle ville s'était insurgée contre moi et mes collègues et, entraînée par des démagogues, me traitait comme un traître à ma religion et à ma patrie — et cela, au moment même où c'était une conviction profondément enracinée dans mon esprit qu'en résistant à l'entraînement populaire, au risque de briser ma carrière politique, comme s'accordaient à le dire amis et adversaires, je détournais une grande calamité de ce peuple égaré qui demandait mon renversement à grands cris.

Ne vous alarmez pas, messieurs, je ne viens refaire l'historique de ces jours sombres. Il ne s'échappera de mes lèvres aucune parole dure à l'adresse de ceux qui se laissèrent entraîner par un sentiment puissant mais mal inspiré; encore moins contre ceux qui suivirent le mouvement, convaincus, j'en suis sûr, pour un grand nombre, qu'ils suivaient la forte impulsion de nobles sentiments. C'est ma conviction, qu'un homme public, qui ne peut affronter les explosions du sentiment populaire, si injustes qu'elles puissent être, n'est pas à la hauteur de sa position. Il est arrivé, M. le président, que par

un oubli étrange, il se passa plusieurs mois avant que la cause du gouvernement fût exposée au peuple sous son vrai jour, et de là cette excitation générale qui, dans d'autres circonstances, eût été incompréhensible. C'est cette raison qui m'a fait excuser le peuple, il n'avait pas été mis en garde comme il aurait dû l'être. La conséquence en a été que ses élans généreux furent exploités par une classe d'hommes dangereux qui semblent avoir emprunté leurs notions en matière de gouvernement aux démagogues européens qui n'aiment rien tant que gâter l'harmonie sociale et renverser les gouvernements.

On a souvent comparé le peuple à un enfant avec ses mauvais penchants et ses bonnes qualités, facilement entraîné par de mauvais conseils et aussi prompt à revenir dans le droit chemin. En envisageant ainsi l'escapade de notre jeune Jean-Baptiste, je suis porté à l'oublier sans faire au coupable la semonce paternelle de rigueur. Mais, messieurs, je ne m'engagerai pas sur ce terrain qui aurait pu être teint de sang, si ce n'avait été de la fermeté et du bon sens de la grande masse de nos hommes influents. Qu'il me soit permis de vous dire simplement que si j'avais cédé devant l'orage, si j'avais cédé aux tentations de mes adversaires qui m'offraient le pouvoir et la dictature dans ce grand domaine politique de la province de Québec, il n'y aurait pas eu de triomphe pour moi ici, ce soir; il n'y en aurait pas eu même pour les chefs du parti libéral, pas plus pour M. Laurier que pour M. Mercier; il n'y aurait eu de triomphe pour aucun Canadien-français d'ici à bien des années à venir. Je le dis ici : si M. Laurier et ses partisans canadiens-français obtiennent jamais un siège dans le cabinet fédéral, ils le devront aux ministres français qui s'y trouvent aujourd'hui. Ils le comprendraient s'ils pouvaient seulement mettre de côté leurs préjugés de parti.

Que serait-il arrivé si j'avais arboré le drapeau rouge que M. Mercier essaya de me mettre dans les mains ? Quel est le Canadien-français qui, dans l'effervescence qui planait sur la population comme un nuage de sang, ne l'aurait pas suivi ? Le mouvement eût été irrésistible, incontrôlable. Mais pouvez-vous croire, messieurs, que ce mouvement n'aurait été que d'un côté, que nous aurions balayé la province sans provoquer un contre-mouvement dans les autres provinces, que les Canadiens-fran-

çais seulement auraient perdu le contrôle de leurs nerfs? Je n'ai pas besoin de vous faire le tableau de ce qui serait arrivé, le résultat de cette crise est évident. Si elle n'eût pas donné lieu à une guerre civile, elle aurait abouti à l'exclusion de l'élément français du cabinet, et réduit à néant l'influence canadienne-française au parlement.

Une question des plus importantes trouve naturellement sa place ici, et c'est celle-ci : Les hommes publics doivent-ils conduire le peuple ou le suivre ? Leur est-il permis dans l'intérêt seul de leur popularité de sacrifier à l'opinion publique ? Je ne voudrais certainement pas appartenir à cette classe de politiciens qui se font une règle de flatter et d'aveugler les masses, de spéculer sur ses préjugés, de faire appel à ses passions et de faire de la populacerie. Les politiciens de cette espèce sont le malheur d'un pays et ses pires ennemis.

Ce devrait être la règle de tout homme public, de ne suivre que les dictées de la loi, de la justice et de l'ordre, d'instruire les masses suivant cette formule élevée, et, s'il succombe à la tâche, de tomber noblement, emportant avec lui dans sa chute le respect des honnêtes gens et la conviction qu'avant longtemps la multitude elle-même finira par lui rendre justice.

Avant d'épuiser le sujet, permettez-moi de citer quelques pensées recueillies dans les écrits de l'un des hommes les plus éminents de France, M. Jules Simon, un homme d'Etat, un auteur qui fait autorité en France, je dirai même en Europe, ancien collègue de M. Thiers, qui fut même premier-ministre dans son pays. Parlant de l'insurrection de 1871 et de la conduite de M. Thiers en rapport avec ce terrible soulèvement de la populace de Paris, il défend M. Thiers contre les attaques faites par les communistes contre le libérateur de la France, qui allaient jusqu'à l'accuser de cruauté pour avoir proclamé sans fléchir le principe que les coupables devaient être punis et la loi vengée. "La rébellion, dit M. Jules Simon, n'a pas le "droit de se plaindre de la répression ; elle ne peut que blâmer "ses propres excès. Les communistes ont prétendu que les "troupes avaient commis des actes de violence lors de leur en- "trée à Paris. Ils méconnaissent une vérité aussi triste qu'in- "attaquable : que le monde n'a jamais été témoin de l'assaut "donné à une place sans qu'il y ait eu massacre. Il n'y a pas

" que les combattants qui fussent pris de furie. J'ai vu des pri-
" sonniers insultés, j'ai entendu des personnes crier vengeance
" sur leur passage. J'ai blâmé de pareilles violences ; je
" préférerais, je l'avoue, une armée qui se souviendrait, après
" la victoire, que ceux qui tirèrent sur elle étaient des conci-
" toyens, mais ce serait rêver une armée de philosophes, ce qui
" est une impossibilité. Oui, il y a eu des représailles ; mais le
" peuple oubliera-t-il de sitôt le nombre des familles qui pleu-
" rent ceux de leurs membres tués ?"

Ces paroles peuvent s'appliquer à notre insurrection, avec cette différence, qu'il n'y eut pas de représailles à Batoche, bien que les combattants fussent de race et de croyance différentes, — soit dit à la gloire de nos volontaires.

Mais, messieurs, en poursuivant la citation, quelque chose vous frappera davantage : " Les premiers mots prononcés par
" M. Thiers au sujet des communistes faits prisonniers, quand
" il entra dans Paris, furent ceux-ci : *Ils seront jugés.* Je lui ai
" entendu plusieurs fois répéter cette phrase. On lui représenta
" qu'il y avait 40,000 prisonniers et que leurs procès dureraient
" des années ; à cela il répondit : *Ils passeront en jugement.* Ce
" fut le 22 mai 1871 qu'il monta à la tribune où il prononça ces
" paroles mémorables : *Il faut que l'expiation des crimes commis*
" *ait lieu au nom de la loi et par la loi*, et la Chambre fut du
" même avis."

Cette justification de la conduite de M. Thiers semble s'appliquer à notre cas. M. Thiers ne fut pas assailli comme l'assassin de ses concitoyens ; il ne fut pas voué à l'exécration du monde. Non, il fut élu président de la république et, après sa mort, honoré comme le sauveur de la France.

Il ne m'est jamais venu à l'esprit de comparer les Métis si simples aux communistes, bien que la plupart de ceux-ci eussent été égarés et dupés par de misérables intrigants ; mais la plupart de ces victimes furent punies tandis que nos pauvres Métis furent graciés ; mais, en France, les chefs subirent l'extrême pénalité de la loi et parmi eux on comptait des hommes comme le colonel Roussel, du meilleur monde et officier de renom ; et cependant tous les efforts faits en sa faveur furent vains et il fut fusillé avec une douzaine d'autres meneurs. Ils furent jugés, messieurs, et condamnés ; pas une voix ne s'éleva

contre l'exécution parce que tous comprenaient que la trahison est un crime horrible et que les révoltés avaient été jugés par les lois du pays.

L'un des plus tristes incidents de l'agitation de 1885 fut celui-ci : bien que Riel eût eu un procès aussi juste que n'importe quel homme jamais traduit devant les tribunaux, on n'en voulut jamais tenir compte et la seule question agitée devant le peuple fut celle de l'exécution elle-même. Je n'aimerais rien tant que d'avoir des adversaires respectables S'il était en mon pouvoir de les choisir, je préfèrerais ceux qui feraient quelque chose pour le progrès matériel et moral du pays au lieu de calomnier leurs adversaires pour arriver plus facilement au pouvoir. Mais, messieurs, le parti libéral dans la province de Québec ne s'est pas élevé encore à ce niveau. Quand l'avez-vous vu se consacrer aux meilleurs intérêts du Canada ? En 1845, il s'efforça d'importer dans notre pays les désastreuses théories des anarchistes européens, et, au moyen de l'annexion, de nous jeter dans le gouffre de la démocratie américaine. De 1854 à 1857, pendant la grande ère de construction des chemins de fer, il combattit la construction du Grand-Tronc. En 1865, quand toutes les provinces anglaises unissaient leurs efforts pour édifier la confédération, quand les libéraux même du Haut-Canada, sous la puissante direction de l'honorable George Brown, se joignirent à nous pour faire réussir le projet, eux, les libéraux du Bas-Canada, abandonnèrent leurs amis et combattirent seuls le projet de la confédération. Aujourd'hui ils veulent détruire l'édifice qui fut élevé sans eux et malgré eux.

Les voyez-vous s'élever au dessus des questions de parti comme un grand nombre des libéraux du Haut-Canada ? Furent-ils favorables à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique ? Non, tous les grands ingénieurs faisant partie de la rédaction des journaux libéraux déclarèrent mainte et mainte fois que c'était une entreprise folle, qu'elle ne serait jamais achevée, qu'elle était absolument impraticable. Au cours des travaux poussés si rapidement qu'ils étonnèrent les plus confiants, les libéraux ne prédisaient que ruines et désastres.

Lorsque le gouvernement vint au secours de la grande entreprise, ils déplorèrent la perte qui serait infligée au trésor ; et quand le chemin de fer canadien du Pacifique remboursa les

avances faites par le gouvernement, ils crièrent bien haut que des spéculations seules avaient pu leur permettre d'opérer un remboursement dont d'autres auraient à souffrir. Bien plus, messieurs, n'avez-vous pas tous entendu, lors des élections générales de 1874, la dénonciation de l'achat des territoires du Nord-Ouest par le gouvernement, déclarant que la somme payée pour cette immense région était exorbitante, que c'était une opération scandaleuse toute au profit de la compagnie de la baie d'Hudson, lorsque nous savons au contraire que ces centaines de millions d'acres de terre arable deviendront avant longtemps le grènier du monde ? Nous avons vu plus que cela récemment. Maintenant qu'il est de toute évidence que notre grande cité est sur le point de recueillir les bénéfices résultant de la construction du Pacifique, M. Mercier jette la population dans la stupéfaction en affirmant, comme il l'a dit à Beauport, que le chemin de fer canadien du Pacifique a été construit par les orangistes pour le plus grand avantage de l'orangisme.

Certainement, une telle absurdité, ou plutôt une telle insanité, sonne mieux aux oreilles des internés de Beauport qu'à celles d'électeurs respectables, et cette dénonciation a dû être suggérée au premier-ministre de la province par quelqu'influence néfaste. Si, dans le champ de la politique pratique et utile, les libéraux du Bas-Canada ont fait preuve d'une incapacité notoire, d'un autre côté, ils ont prouvé qu'ils étaient un élément de trouble parmi nous. Ce fut une étrange chose que de voir un lieutenant-gouverneur, appuyé par un parti soi-disant libéral, renvoyer un cabinet jouissant de la pleine confiance d'un parlement. Ce fut également une étrange chose que d'entendre les orateurs libéraux se servant des arguments des tories du dix-huitième siècle pour définir ce qu'ils appelaient les privilèges de la couronne, et réclamer, en faveur de M. Letellier, des pouvoirs que la reine Victoria ne songerait jamais à employer. Cette conduite de la part du parti libéral du Bas-Canada fit rougir de honte ses alliés d'Ontario, et vous savez pourtant s'il est difficile de faire rougir un grit. Mais même jusqu'aujourd'hui, les rouges ne peuvent citer une seule ligne de M. Blake pour défendre leurs actes à cette époque. Nous savons tous cependant que M. Blake peut faire bien des choses pour aider ses amis. Nous avons vu récemment les efforts qu'il a

faits pour tirer le meilleur parti possible de l'exécution de Riel, après avoir déclaré solennellement que l'échafaud de Régina ne devrait pas servir de plateforme politique. Nous l'avons vu, lui, libre-échangiste pendant toute sa carrière, se couvrir de notre drapeau pour capter la bienveillance des électeurs sur la question de la politique nationale. Mais, messieurs, l'affaire Letellier était trop dure à avaler pour M. Blake, et cet avocat retors ne voulut pas essayer d'excuser cet acte. Comme Canadiens-français, nous avons été humiliés de cette affaire Letellier. Nous avons été tournés en ridicule, l'on s'est moqué de nous, et l'on a dit que nous étions incapables d'interpréter la constitution anglaise—nous, les disciples des Lafontaine, des Morin et des Cartier, qui s'enorgueillissaient avec raison d'être des adeptes de l'école libérale anglaise. L'affaire Letellier a été un acte révolutionnaire au premier chef — une tentative audacieuse pour écraser la liberté du peuple, un abus flagrant de pouvoir.

Mais le mouvement que la voix de l'épiscopat, qui n'intervient en politique que dans les circonstances sérieuses et lorsque l'avenir du pays est en péril, dénonça comme révolutionnaire, fut le plus mauvais pas tenté par le parti libéral. Il trompa par là nombre de conservateurs honnêtes et généreux dont le dévouement à leur pays fut ainsi exploité ; ce fut sa plus pernicieuse menée, car elle menaça, à un certain moment, de s'étendre à toutes les provinces, parce qu'elle constituait une provocation directe envers d'autres nationalités.

Je sais que quelques-uns des chefs ont nié ce fait, mais leurs paroles et leurs actes sont là pour contredire leurs démentis hypocrites. Ce fut aussi la tentative la plus dangereuse, et M. Mercier le vit bien lui-même, car aussitôt que les élections provinciales furent terminées et qu'il eut atteint son but, il eut grand soin de dire à la population anglaise de la province de Québec que le mouvement national n'était pas dirigé contre eux, mais bien contre le gouvernement fédéral. Mais il est indéniable aussi, que depuis sa protestation, il a encore tenté de soulever les préjugés de la population. N'a-t-il pas dit récemment, à Beauport, que la Reine n'avait conféré un titre au ministre de la milice que pour récompenser par des distinctions honorifiques le meurtrier de ses concitoyens? Pensez-vous que ce soit là le langage que devrait tenir un ministre de la

Couronne ? Croiriez-vous que celui qui s'est servi de ces expressions insolentes et méprisables est le même homme qui a préparé le dernier discours du trône à Québec, dans lequel il félicite Sa Majesté au sujet de son prochain jubilé ? Mais M. Mercier se trompe s'il croit pouvoir être en même temps démagogue sur un husting et premier-ministre loyal en parlement. Ce double rôle est indigne d'un homme d'Etat et il ne peut qu'attirer sur celui qui le joue le mépris des gens bien pensants. Le parti libéral est responsable des agitations passées dans cette province. Il est responsable de l'agitation relative à l'annexion, de l'agitation Letellier et de l'agitation Riel, et, non content d'avoir soulevé ces agitations inutiles et dangereuses, il est de nouveau à préparer un autre plan désespéré par lequel il espère soulever la tempête et rallier autour de son drapeau déprécié un nouveau contingent de dupes, sans tenir compte des conséquences d'un mouvement aussi dangereux. Le prétexte est bien ce que l'on devait attendre de ce parti, et il n'est pas besoin de faire de grands efforts d'imagination pour le trouver. Le chef du gouvernement de Québec veut faire croire à la population qu'il désire améliorer la position de la province, et ce que je trouve de plus repréhensible dans ces tentatives de soulever une agitation, c'est le manque de sincérité de la part du soi-disant sauveur du pays. Lorsque l'agitation est portée à son plus haut point et que l'objet réel en vue est attteint, l'objet apparent placé devant le public pour le tromper est retiré tranquillement.

Quand les libéraux arrivèrent au pouvoir en 1873, leur grand dévouement pour les Métis du Manitoba et les malheureux catholiques du Nouveau-Brunswick s'évanouit comme une fumée. C'est comme le mouvement de sécession dans la Nouvelle-Ecosse, que l'on a si bien exploité l'été et l'automne derniers. Plus d'un siège électoral a été perdu au moyen de ce cri déloyal de séparation, mais lorsque les élections locales eurent été terminées, lorsque plusieurs députés fédéraux—des hommes sûrs et loyaux—eurent succombé victimes de ce cri, on n'entendit plus parler de séparation.

Messieurs, notre constitution, nos institutions ne sont pas faites pour supporter le choc de ces entraînements révolutionnaires qui démoralisent l'opinion publique, qui enlèvent toute

confiance dans les hommes publics, et qui se terminent fatalement par des désastres ; ce n'est pas là le jeu de la constitution en Angleterre. Jusqu'à ces derniers temps, les hommes d'Etat de toutes les nuances ont évité toute agitation soulevée pour des intérêts de parti seulement. Ecoutez ce que le grand chef libéral anglais pense de cette tactique que nos adversaires aiment tant à employer :

" Lorsque des hommes nous répètent le proverbe qui nous " enseigne que les mariages sont faits dans le ciel, cela signifie " que dans cette opération sociale la plus fondamentale, entre " toutes, la constitution de la famille, les questions comprises " dans le contrat nuptial existent dans une sphère qui dépasse " la portée de la pensée humaine, et que le pouvoir invisible " d'un gouvernement providentiel répare les défauts inhérents " à notre imparfaite nature. Il paraîtrait en avoir été de même " dans cette alliance d'influences et de pouvoirs contradictoires " d'où résulte l'harmonie composite de la constitution anglaise. " Bien plus, l'on doit admettre que plus que tout autre, elle " laisse toutes ouvertes des portes qui conduisent dans des pas- " sages sans issue ; car elle compte plus que tout autre sur le " bon sens et la bonne foi des personnes qui l'appliquent. Si, " malheureusement, ces personnes se rencontrent dans la grande " arène de l'existence d'une nation—comme des jockeys se " rencontrent sur un champ de courses où chacun, pour vaincre " ses rivaux, utilise toute la vitesse que peut donner l'animal " qu'il monte, ou comme des avocats dans un tribunal où cha- " cun essaie de faire gagner son client sans tenir compte des " iutérêts ou des droits des autres parties—alors cette constitu- " tion si vantée que nous possédons n'est rien de plus qu'un " amas d'absurdités. L'habileté incontestée de chacun va même " jusqu'à paralyser ou détruire les autres. La Chambre des " communes a le droit de refuser chaque chelin des subsides. " Cette Chambre, ainsi que la Chambre des lords, peut refuser " sa sanction à chaque bill qui lui est présenté. La Couronne " a le droit de créer mille pairs aujourd'hui, et un pareil nom- " bre demain ; elle peut dissoudre chaque parlement avant " qu'il ne se soit occupé d'affaires ; elle peut gracier les crimes " les plus atroces ; elle peut déclarer la guerre à l'univers ; elle

" peut conclure des traités entraînant des responsabilités illimi-
" tées et même d'énormes dépenses, hors le consentement ou la
" connaissance du parlement, et cela, non pas seulement pour
" aider ou développer, mais même pour renverser une politique
" déjà connue et sanctionnée par la nation. Mais la présomp-
" tion est que les dépositaires du pouvoir se respecteront tous
" les uns des autres ; qu'ils démontreront qu'ils agissent dans
" un commun intérêt dans un but commun ; qu'ils seront doués
" pour le moins d'une dose d'intelligence et d'équité ordinaire,
" et qu'ils auront à cœur les intérêts et les droits du public. Si
" cette attente raisonnable manque de se réaliser, alors l'on
" doit admettre que la constitution anglaise sera en danger."

C'est une pitié vraiment de voir des hommes comme M. Mercier et M. Shehyn regarder de haut les auteurs de la constitution et de les entendre dire : " Ah ! si nous avions été là ! nous aurions façonné cette constitution sur un modèle plus parfait, nous aurions fait mieux. Il est vrai que sir John A. Macdonald, Brown, Cartier et les hommes les plus capables du parti libéral et du parti conservateur dans les quatre provinces ont travaillé des mois et des mois à discuter et arrêter ses différentes clauses, mais nous aurions fait beaucoup mieux."

Messieurs, tout cela pourrait prêter à rire, si ce n'était si dangereux. Ces hommes sont des grands admirateurs des hommes et des choses des Etats-Unis. Ils sont annexionnistes bien qu'ils le cachent. Ils devraient alors s'inspirer de nos voisins dans ces questions d'amendements à la constitution. Ne savent-ils pas,—dans tous les cas ils devaient le savoir,—que les Américains ont vécu soixante ans sous la même constitution avant d'oser la modifier ? Les Américains répugnent tellement à ces tentatives d'amendements à la constitution, ils les considèrent comme si dangereuses qu'ils en ont rendu le succès extrêmement difficile. Pour modifier un article de la constitution, il faut que l'amendement ait été adopté par les deux chambres du Congrès, à une majorité des deux tiers ; puis que cet amendement soit ratifié par les trois quarts des législatures des différents Etats. Tel est le principe de l'article cinq de la constitution américaine, article qui sert de frein aux innovations inconsidérées.

Il n'y a que vingt années que nous vivons sous l'acte d'Union de 1867. Durant cette période, le progrès du pays a été si rapide que tout peuple aurait droit d'en être fier. La richesse publique, les chemins de fer, le commerce maritime, le développement de l'industrie ont marché à pas de géant, et le Canada est aujourd'hui l'une des contrées les plus heureuses et les plus favorisées du monde. Tous ceux qui ont pu comparer l'état du pays en 1867 avec ce qu'il est aujourd'hui proclament que la confédération est un succès.

Dansl e mouvement qu'il entreprend, le parti libéral se couvre d'un prétexte spécieux: il prétend que son but, en amendant la constitution, est d'obtenir de meilleures conditions pour toutes les provinces. Lorsqu'on voit ce qui a été fait depuis ces dernières années par le gouvernement fédéral pour notre province ; l'homme qui prétend obtenir davantage en amendant la constitution est un visionnaire ou un être malfaisant. Eh quoi ! ceux même dont ils attendent le concours dans leur projet, les libéraux d'Ontario, n'ont-ils pas, mainte et mainte fois, accusé sir John de donner à Québec la part du lion dans la distribution des faveurs. Le jour même que le premier-ministre de Québec annonçait son projet de conférence dont le résultat, suivant lui, devrait être l'obtention de meilleures conditions pour les provinces, l'honorable M. Ross, le trésorier provincial d'Ontario, parlait en ces termes:

" Si l'on prend les cinq années pendant lesquelles cette poli- " tique de subventions aux chemins de fer provinciaux a été " mise en opération par le gouvernement fédéral, l'on trouve " que les subventions en vertu des différentes lois ont atteint " le chiffre de $20,062,365. Là-dessus la part des chemins de " fer d'Ontario a été de $3,286,000; Québec, $10,785,000 ; la " Nouvelle-Ecosse, $2,494,000 ; le Nouveau-Brunswick, $3,476,- " 000. Il est admis qu'Ontario contribue au moins pour la moi- " tié au revenu total du Dominion. Si nous avions reçu de ces " subsides en proportion de ce qu'est notre contribution, nous " aurions dû avoir environ dix millions sur ces vingt millions."

M. Mercier oublie également que M. Blake s'est prononcé même contre les subsides actuels aux provinces.

A ce verbiage, à ces déclamations en faveur de meilleures conditions se mêle l'accusation rééditée que sir John est pour la centralisation, pour l'union législative. Permettez-moi de le dire, c'est le comble de l'absurdité. L'on croirait, à entendre cette accusation ou à la lire dans les journaux, que les députés aux Communes ne sont pas les représentants du peuple tout autant que les législatures provinciales. Comment peut-il y avoir danger de centralisation à Ottawa quand les ministres et les députés que la province envoie au parlement y sont tous opposés ? Mais je vais plus loin, et je dis à mes compatriotes : Si vous craignez l'union législative, si vous redoutez la centralisation, prononcez-vous carrément contre toute modification de la constitution. Une fois que vous aurez ouvert la porte aux innovations, vous aurez créé un précédent dont on se servira contre vous. Lorsque, en 1872, les catholiques du Nouveau-Brunswick, soutenus par la province de Québec, pressaient le gouvernement fédéral d'intervenir et d'imposer son veto à la malencontreuse loi des écoles au Nouveau-Brunswick, Cartier, que les libéraux reconnaissent aujourd'hui comme un grand patriote et un homme d'Etat, Cartier repoussait cette idée d'intervenir dans les affaires des provinces, et il avertissait ses compatriotes du danger qu'il y avait de demander au gouvernement fédéral d'intervenir dans les questions locales, parce qu'alors cela pourrait en induire d'autres à presser le gouvernement fédéral de contrôler la législation de Québec. "Vous "devriez être les derniers à appeler l'intervention fédérale, "parce que plus que tout autre vous devez la redouter." Peu d'hommes politiques firent alors attention à ces avis, mais lorsque cette question des écoles fut enfin réglée, tout le monde reconnut que la sagesse même l'avait inspiré à Cartier.

Mais que font aux libéraux les droits de la province ou les dangers qui peuvent surgir à la suite de cette conférence. Tout ce que désire M. Mercier, tout ce dont il a souci, c'est de créer une agitation qui entraîne ses concitoyens et lui donne une chance de gouverner la province, dût-il la conduire à la ruine. Son plan suinte la révolution, révolution dont seraient les victimes ceux dont il prétend épouser la cause. La province n'a jamais été aussi bien traitée par le gouvernement fédéral qu'elle l'a été ces dernières années, et je défie M. Mercier de dire qu'aucun

cun amendement qu'il pourrait proposer à la constitution aurait apporté à la province les millions qui lui sont venus pendant ces dernières années.

Je laisse ceci à la considération des libéraux canadiens, dans l'espoir qu'ils en profiteront.

En ce pays, bien que les différents corps politiques soient limités dans la sphère de leur action par une constitution écrite, il y a, j'oserai le dire, autant, même plus de difficultés qu'en Angleterre dans le fonctionnement de cette constitution, difficultés qu'on ne peut surmonter que grâce à un grand sens d'équité et à une haute appréciation des intérêts et des droits publics. Les divers éléments de notre population imposent à nos hommes publics des devoirs de nature variée. Nous représentons ici des races qui ont été en guerre des siècles durant en Europe, et avec de tels éléments, nous pouvons faire de notre pays l'un des plus heureux, sous le soleil, ou l'un des plus malheureux.

Nous pouvons être en guerre et nous égorger, comme autrefois les Ecossais et les Anglais, les Bretons et les Normands, les Anglais et les Français, ou entrer comme concurrents pacifiques dans la voie du progrès et de l'avancement matériel.

Vraiment, entre les deux partis à prendre, le choix n'est pas difficile. Notre sagesse nous fait mépriser les conflits nationaux et religieux, mais la folie de politiciens insensés peut nous y entraîner.

Dans son fameux discours d'adieu au peuple des Etats-Unis, Washington regrettait qu'on se servît des expressions Nord, Sud, Est et Ouest pour désigner les groupes d'Etats, les diverses parties de la fédération. Il y voyait le danger de laisser croire que ces désignations impliquaient des différences réelles d'intérêts et de vues. Combien n'avons-nous pas plus à craindre ici des distinctions qu'on ne peut effacer, qui sont beaucoup plus frappantes et plus profondément enracinées dans le pays que de simples expressions géographiques.

N'est-ce pas le devoir de tout homme public, dans chaque partie du pays, de faire disparaître le sectionalisme, d'apprendre au peuple ce principe que la loi doit tout conduire et est au-dessus de tous, de lui enseigner le respect des préjugés des autres, afin d'obtenir une déférence réciproque pour ce qu'ils

pourraient croire nos propres préjugés ? N'est il pas un démagogue de la plus dangereuse espèce, celui qui, pour servir des fins de parti, tente de soulever une section du pays contre l'autre, ou agit de manière à entretenir le préjugé religieux ou national ? Il ne devrait pas y avoir place pour un tel homme en ce pays, car cet homme est une calamité, une plaie publique.

Un homme d'Etat ne devrait s'inspirer que du bien-être du pays, que de motifs élevés ; sans doute, il doit s'occuper sérieusement d'améliorer la condition du peuple, de servir ses intérêts, mais il doit mépriser toute tentative que l'on peut faire pour le mettre au service des démagogues. Dans un pays bien organisé, l'opinion des gens qui pensent, qui ont des responsabilités, doit avoir plus de poids que les imaginations d'individus sans souci qui n'ont rien à perdre dans les troubles populaires. Et, messieurs, s'il croit que, sur une question spéciale, le sentiment populaire est faux, il doit y résister, au risque de succomber dans la lutte. Il y a plus de mérite à prendre ce parti énergique qu'à adopter le moyen facile mais lâche de suivre ceux qu'il faudrait conduire.

Cette conduite énergique apporte à celui qui la tient la considération et le respect, car elle n'implique pas une renonciation aux droits sacrés qu'il doit défendre s'ils sont attaqués. Cet esprit de déférence, ce respect des autres, ce mépris de la servilité à la popularité de la rue n'est pas incompatible avec les impulsions élevées du vrai patriotisme ; au contraire, c'est la ferme base, le piédestal élevé des grandes vertus nationales.

Je ne saurais faire de vœu plus fervent ni meilleur à mon pays que de lui souhaiter qu'il soit à jamais exempt de querelles religieuses et de rivalités nationales. Ces querelles, ces rivalités font le malheur des nations et de ceux qui les suscitent. Malheureusement, nous avons eu quelques individus qui ont essayé de faire du capital politique avec ces éléments dangereux. Il est vrai que leur succès n'a pas été très brillant. Grâce au bon sens commun de notre peuple, ces ouvriers du mal ont été désappointés. Grâce au sens élevé de justice de nos hommes publics les imprudents cavaliers du cheval protestant ou du cheval catholique ont été bientôt désarçonnés. En vain, ils implorent la sympathie, le secours. En vain ils font de chaleureux appels à la bigoterie, au fanatisme, à l'intolérance. La foule

passe près d'eux avec un sourire de pitié, avec un regard de mépris.

Je touche maintenant à une question de grand intérêt pour ce pays, bien que l'organe en chef du parti libéral à Québec, l'*Electeur*, pense qu'il faille laisser les Américains agir à leur guise au sujet de la question des pêcheries. A coup sûr, nous sommes allés très loin dans la voie de la conciliation à l'égard de nos voisins américains, pour lesquels il n'y a ici que les meilleurs sentiments.

Ils ne nous ont pas rendu la même cordialité, et jusqu'à ce jour ne se sont aucunement montrés disposés à prendre un arrangement quelconque, bien que nous soyons et ayons toujours été prêts à faire plus que la moitié du chemin pour les rencontrer. Je suis fâché de voir la position que le Congrès a jugé bon de prendre à ce sujet, faisant menace de représailles, de revanche, si nous ne consentions pas à abandonner nos droits aux pêcheries. Ne nous ont-ils pas encouragés à prendre la position qui leur paraît aujourd'hui si blâmable ? N'ont-ils pas payé cinqmillions le privilège de pêcher dans nos eaux ? Assurément, les Américains qui forment la plus puissante nation de l'Amérique devraient donner l'exemple de la générosité internationale aux nations plus jeunes et moins riches. La question des pêcheries est une bagatelle pour eux, mais une affaire de grande importance pour nous. Je me sentirais porté à discuter la question, s'il n'y avait pas tant d'Américains qui la comprennent comme nous. Vous avez pu voir dernièrement l'opinion de l'honorable M. Wells sur cette question, et je cite maintenant un journal américain au sujet de la dernière phase des difficultés—le projet de représailles :

" Pour mettre en force le bill de représailles contre le Canada,
" dit le *Post*, de Washington, il nous faut retrancher un com-
" merce de $72,000,000 par année, perdre $5,000,000 de droits,
" et payer $3,000,000 de plus pour le poisson que nous consom-
" mons, aux fins de garantir aux pêcheurs de Gloucester le droit
" de prendre leurs appâts dans les provinces maritimes et de pê-
" cher le long des rives canadiennes, quand nos pêches totales
" ne valent que $2,500,000." " Oui, dit le *Graphic*, mais pen-
" sez donc comme il serait agréable d'être manche à manche."

Au lieu de faire des considérations qui ne convaincraient pas les personnes intéressées à ne pas accepter les arguments canadiens, je préfère exprimer l'espoir que l'opinion publique réagira contre les exigences de l'organisation électorale et engagera le gouvernement américain à déférer toute l'affaire à des arbitres, comme dans le cas de l'Alabama.

Dans cette circonstance, les Etats-Unis et la Grande-Bretagne donnèrent à tout l'univers un exemple admirable, et l'on exprima alors l'espoir qu'à l'avenir les nations règleraient leurs difficultés de cette manière, au lieu d'avoir recours à l'extrême moyen de la guerre. Pourquoi ne pas suivre le précédent que l'on offrait alors à tout le monde ?

Permettez-moi encore quelques mots sur une autre question importante. Dans son grand discours d'Aurora, où il développa de si grands projets,—qui sont encore sur le papier—M. Blake approuvait l'idée de la fédération impériale. Cela s'accorde, à coup sûr avec ses principes de libre-échange, mais très peu, je le crains, avec les intérêts du Canada. Fédération impériale veut dire libre-échange avec la Grande-Bretagne et ses colonies, mais protection contre tout le monde, avec l'avantage d'être protégé contre l'agression étrangère par la Grande-Bretagne, en cas de trouble à son sujet et privilège de prendre part à ses batailles. Il m'est inutile de vous dire où nous conduirait ce système mixte de protection et de libre-échange. Vous verriez le Canada transformé en marché de sacrifice pour les fabricants anglais, jusqu'à ce que nos industries fussent détruites. Alors nous aurions le grand avantage d'être consommateurs au profit des producteurs d'Angleterre.

Je ne fais pas là un tableau fantaisiste. Ce ne sont pas des fictions, mais des probabilités qui demain seraient des faits.

Mais une autre question se pose devant le pays. Un nouvel élément s'est récemment élevé et demande sa part de responsabilité dans le gouvernement du pays. Je parle de la question du travail. Quelques-uns voient là un grand danger social ; d'autres sont effrayés du dénouement, et prédisent la plus terrible des révolutions qu'on ait encore vues, si le problème est résolu en faveur des classes laborieuses. Je ne suis pas, monsieur le président, un de ces alarmistes. J'ai foi dans les classes

ouvrières. Le travail s'est affirmé comme puissant moteur, au lieu de simple instrument, dans la direction des affaires publiques. La liberté d'enseignement, la liberté de la parole, la liberté d'association ont révélé aux masses le secret de sa force. Il est des gens qui voient dans cette révélation un grand danger social; je ne suis pas de ceux-là. Je crois que les classes inférieures (et je n'emploie pas l'expression comme insulte—les inégalités dans la société étant aussi rationelles que les inégalités dans la nature) se sont améliorées dans leur condition morale, dans la même proportion qu'elles se sont améliorées par l'instruction dans leur essor intellectuel. Et je crois que le devoir qui s'impose au gouvernement de faire face à la situation et d'aborder carrément la question du travail n'est ni trop difficile ni ingrat. Les masses sont naturellement généreuses et n'abusent pas de leur force lorsqu'elles ne sont pas mal dirigées ou détournées de leur voie légitime. Je connais le peuple, j'ai vécu avec lui. Je suis né d'un des siens et ce n'est pas avec une fausse modestie que j'ai dit, et que je répète maintenant, que je suis fier du peuple dont je sors et auquel je dois tout ce qui m'est précieux. Le brave et honnête homme dont je chéris la mémoire, qui m'a donné la vie et qui a été enlevé trop tôt aux affections de sa famille, a été pour moi un honorable représentant du travailleur canadien. J'ai déjà dit que le plus grand éloge qu'on pouvait faire de lui, c'est que pendant sa vie il s'est contenté de ces seuls précepte et règle de conduite : travailler, aimer et prier. De la modeste demeure de la famille où se trouvaient concentrés ses affections, son orgueil et ses espérances, il n'a aimé, il n'a connu que deux sentiers, pendant ses cinquante années de vie active, l'un qui conduisait à son travail et l'autre à l'église; au bout du premier de ces deux chemins était la source d'où coulaient le profit et le confort pour la famille, au bout du second la fontaine d'encouragement et de gratitude dans le succès, de consolation et de force d'âme dans les moments d'adversité. On pourrait difficilement rêver une vie meilleure, une vie plus heureuse. C'est le plein accomplissement des devoirs d'humanité: l'observance de cette mystérieuse et admirable loi d'expiation et de réhabilitation de l'homme par le travail; les joies, les bienfaits et les fruits de l'amour couronnés par la

vénération et le culte du Tout-Puissant. Et je ne me trompe pas en disant que telle est la vie de la masse des saines et paisibles classes ouvrières de ce pays.

Qui viendra après cela dire que les gouvernements sont impossibles si l'on demande la coopération des classes laborieuses dans la direction des affaires de la société ?

Il y a sans doute des dangers, et le plus grand de ces dangers vient de l'énormité du pouvoir qu'exercent les masses. La vapeur et l'électricité sont dangereuses à manier, mais leur utilité et leur nécessité ne sont pas mises en doute. J'admets que des démagogues ont entraîné les masses dans des agitations dangereuses et dans des révolutions. Mais n'est-ce pas en grande partie la faute des classes dirigeantes qui ont ou négligé ou méprisé les forces de la multitude ?

Les hommes publics de l'époque actuelle doivent prendre en considération et utiliser le grand pouvoir de la classe laborieuse pour le bien et la protection de la société. On ne doit pas apprendre au peuple qu'il ne possède aucuns droits, mais on doit lui dire qu'il a des devoirs de même que des droits. S'il n'est pas trompé ni flatté, il sera facile de le conduire dans la bonne direction. En toute occasion, j'ai exprimé publiquement ma sympathie, mon amour pour le peuple, et le peuple m'a cru ; mes déclarations étaient sincères. D'un autre côté, je n'ai jamais craint ni manqué de dire au peuple quel était son devoir, quelles étaient ses obligations, ce qui était pour lui un danger, en quoi il était dans l'erreur ; et je me flatte d'avoir été compris, chaque fois qu'une clique salariée n'a pas soulevé de tumulte et de violence pour m'empêcher de me faire entendre. Le peuple aime et admire la franchise, la fermeté et la fidélité. De là vient l'influence bienfaisante qu'exerce sur lui le clergé. Ici, je suis naturellement amené à signaler ce que je crois la meilleure sauvegarde contre les dangers possibles de la puissance croissante des classes ouvrières, telles qu'elles sont aujourd'hui organisées.

Ceux qui enseignent que l'ambition est la plus grande vertu de l'homme, que les richesses sont ce qu'il faut acquérir avant tout dans la vie et que l'intérêt est la mesure des actions humaines, ceux-là tendent incontestablement à pousser le peuple au malaise et à la ruine en détruisant l'équilibre de la société ;

tandis qu'au contraire, ceux qui prêchent par la parole et par l'exemple que la pauvreté n'est pas un déshonneur, que la modestie et la frugalité sont des vertus, que des mœurs simples et honnêtes sont les véritables sources du bonheur, ceux-là ont la certitude de guider sûrement le peuple dans tous les états de la vie depuis les conditions les plus humbles jusqu'aux plus élevées. " Qui peut connaître le caractère et les sentiments de l'Amérique, de l'Angleterre et de l'Irlande comme ceux qui sont toujours à même de sentir battre et de compter les pulsations du cœur du peuple ? ", disait dernièrement l'éminent cardinal-archevêque de Westminster. Que les classes ouvrières se rappellent que l'Eglise a toujours été " la mère, l'amie et la protectrice du peuple ; " et pour me servir encore des paroles du grand prélat que je viens de citer : " De même que le Seigneur marchait au milieu d'eux, ainsi l'Eglise vit au milieu d'eux." Avec cette collaboration si précieuse et si nécessaire, les gouvernements peuvent en toute sûreté encourager le peuple dans la noble tâche qui consiste à défendre le travail honnête contre l'oppression du capital, quand celui-ci devient despotique. Les justes, les équitables rapports qui doivent exister entre le capital et le travail : voilà le grand problème qu'aura à résoudre le siècle prochain, et que les dépositaires du pouvoir doivent maintenant aborder et mettre à l'étude.

Le parti conservateur ici peut à bon droit se vanter d'avoir été l'ami, l'ami sincère des ouvriers. Quand les limites des anciennes provinces commençaient à être trop étroites pour suffire au rapide développement d'une population robuste et féconde, les gouvernements conservateurs ont dépensé sans regret des sommes immenses pour ouvrir de nouveaux débouchés à l'activité de cette population croissante. Plus tard, et malgré les murmures, les dénonciations d'un parti égoïste, les gouvernements conservateurs accordaient des subventions généreuses à cette ligne de chemin de fer, le Grand-Tronc, qui a plus fait pour les classes ouvrières du pays que toutes les mesures du parti libéral depuis trente-cinq ans.

Et plus tard encore, lorsqu'un voisin puissant, croyant qu'il nous absorberait s'il mettait fin à la réciprocité qui pendant vingt-cinq ans avait profité au commerce de ce pays, lorsque

ce puissant voisin essaya d'anéantir toutes nos industries en faisant du Canada le marché à sacrifice de ses manufactures engorgées, le gouvernement conservateur vint au secours de l'ouvrier et inaugura cette politique de protection que le peuple, dans l'expression de sa reconnaissance, a si justement appelée la politique nationale.

Je n'ai pas besoin de m'appesantir sur cette question de la politique nationale pour faire voir le contraste qui existe entre notre politique et le programme de nos adversaires. La politique nationale est aujourd'hui l'alphabet populaire, et, tout récemment encore, avec les lettres de cet alphabet a été écrite une leçon que les grits et les rouges vont prendre au moins cinq ans à oublier.

En ce moment, le gouvernement étudie sérieusement la très grave question des relations entre le capital et le travail. Il a confié aux hommes les plus compétents qu'il a pu trouver le soin de comparer les situations, de recueillir des renseignements, de suggérer des remèdes ou des améliorations, et de préparer les matériaux d'une législation à venir.

On nous a accusés de témérité et de manquer de sincérité en cette circonstance. Ce n'est pas étonnant; c'est même de bon augure quand nous songeons que toutes les mesures de progrès, toutes les grandes entreprises que l'histoire de ce pays a enregistrées au crédit du parti conservateur ont aussi été attaquées et faussement représentées. Cependant, nos efforts en faveur du peuple, notre action bienfaisante à l'égard de l'ouvrier survivront aux calomnies de ces fainéants politiques.

Nos adversaires eux-mêmes n'ont-ils pas été contraints, par la force du sentiment public, de confesser leur erreur et de proclamer notre sagesse? N'avons-nous pas vu le champion du parti libéral, après plusieurs batailles sanglantes engagées contre la protection avec son grand sabre du libre-échange, s'agenouiller tout à coup et avaler ce sabre jusqu'à la garde? Il est vrai que les sages, parmi les amis du chef libéral, ont chuchoté que ce merveilleux tour de passe-passe était pour la galerie. Mais je suppose que le public honnête a cru à la sincérité de la déclaration de M. Blake. Néanmoins il n'a pas voulu le laisser mettre cette importante déclaration à exécution,—et il a bien fait.

De fait, la position de M. Blake, sur cette question de politique nationale, se réduit à ceci : il paraît dire : " Je n'aime pas l'enfant que vous appelez P. N., mais je suis prêt à m'en charger. Tout en étant disposé à l'étrangler, parce qu'il sera le fléau du pays, cependant comme il pourrait m'apporter le pouvoir et des spéculations pour mes amis, j'en prendrai soin." Faut-il s'étonner que le Canada ait préféré laisser l'enfant aux mains de ses parents naturels plutôt que de le confier à cette nourrice d'aventure. Le Canada n'aime pas à mettre les enfants en nourrice. Qui sait, cependant, si dans les âges à venir, nos successeurs n'entendront pas dire, comme nous l'entendons dire maintenant, que la politique nationale a été, après tout, une invention de quelque génie du parti libéral, que ces conservateurs sans scrupules ont volée et se sont appropriée. N'ai-je pas entendu, il y a quelques mois, deux gros bonnets du parti libéral affirmer froidement qu'ils étaient les initiateurs et les premiers apôtres de la protection au Canada.

Dieu merci, M. le président, les brillantes annales du parti conservateur sont écrites d'une manière indélébile non seulement dans nos livres de lois et dans les documents publics, mais aussi dans la mémoire et dans le cœur du peuple ; de même que les monuments d'un autre âge rappellent la glorieuse histoire des grands rois et des grandes nations, de même les gigantesques entreprises, les grands travaux conçus et exécutés par le parti conservateur, couvrent le pays d'un bout à l'autre, disant en termes éloquents, la sagesse, le courage et le patriotisme de leurs auteurs.

Que nos adversaires se vantent au gré de leurs désirs d'avoir été les auteurs et exécuteurs de ces grandes choses ; leurs vaines déclamations ne prouvent que ceci : c'est que le peuple ne les a pas crus les pères de ces larges idées, et n'a pas eu assez de confiance en eux pour leur confier la mise à exécution de ces mesures ; car je me fie implicitement à l'intelligence et au cœur de la nation pour reconnaître ses bienfaiteurs et leur prouver sa gratitude.

Mais si nous sommes heureux chez nous, en est-il de même au dehors? Pourquoi ces joyeux accents de pays jeunes et libres sont-ils si péniblement troublés par les cris de désespoir d'une nation glorieuse dans son histoire, héroïque dans ses luttes et dans ses

longues souffrances! Quel sera le dénouement de ce drame saisissant dont l'intrigue est la délivrance ou l'asservissement d'une nation, et dont les acteurs sont deux fractions d'un grand peuple? L'Irlande est-elle mal conseillée? L'Irlande est-elle mal dirigée? Je n'ai pas à me prononcer, mais je suis avec elle dans ses aspirations. Je pleure avec elle dans l'agonie de ses souffrances; avec elle je demande justice et pitié. Appartenant à une race qui a souffert, qui a combattu, et qui a versé son sang pour la liberté; né et élevé avec ces fières notions de la constitution anglaise, cette charte sublime de l'humanité émancipée; respirant cette atmosphère d'indépendance qui enveloppe et sature cette terre libre de l'Amérique, je ne puis comprendre qu'il y ait dans le monde une nation qui soit condamnée au servage perpétuel.

Je déplore la nécessité, si c'est une nécessité; je déteste et je condamne le système, si c'est seulement l'opportunité qui justifie la législation extraordinaire que le peuple anglais est maintenant appelé à sanctionner. Comment puis-je faire concorder le fait, que si l'Irlande était laissée à elle-même, elle ne se révolterait pas contre le présent état de choses; lorsque l'on veut forcer les justiciables à traverser le détroit et aller en Angleterre pour trouver un jury dans les causes irlandaises. Je dois m'abstenir de me prononcer sur le grand procès qui s'instruit entre l'Irlande et la Grande-Bretagne, mais je ne saurais m'empêcher de songer combien il doit être humiliant pour ces glorieux hommes d'Etat anglais d'avouer qu'il leur faut mettre la constitution anglaise en lambeaux afin d'en faire des bandages pour la plaie saignante que les Hippocrates politiques d'Angleterre ne peuvent guérir. Que doit penser Palmerston dans sa tombe, s'il lui est donné d'entendre les touchants appels du peuple irlandais pour obtenir de se gouverner lui-même, lui qui pendant vingt ans a justifié les invasions armées des bandes révolutionnaires de Garibaldi, en prêchant à toute l'Europe les droits des nationalités, lorsqu'un roi infortuné et un pontife sans défense protestaient à la face du monde contre le renversement de leur trône et la spoliation de leurs domaines!

Je saisis cette occasion, M. le président, de faire une remarque que dans d'autres circonstances, je n'aurais pas cru digne d'être mentionnée. Je vois autour de cette table joyeuse, plusieurs de

mes collègues qui m'ont fait l'honneur et l'amabilité très flatteuse de venir à ce banquet malgré les pressants devoirs que leurs importants départements réclâment d'eux à la veille de la session. Je suis certain que vous apprécierez aussi hautement que moi, la valeur de cette marque d'estime et d'amitié de leur part. Je vois aussi de nombreux représentants du la presse, des hommes pour lesquels j'ai une considération et une amitié fraternelle, ayant été moi-même plus ou moins lié au journalisme depuis mon arrivée dans cette ville.

A ces messieurs, et à tous les amis que je compte dans cette enceinte, et cela veut dire à vous tous, messieurs, je dois déclarer que la dénégation la plus énergique et la plus absolue est la seule réponse que je puisse faire aux rumeurs ridicules, mais perfides et mal intentionnées, qu'on a récemment fait circuler au sujet de prétendues dissensions entre les membres du cabinet d'Ottawa. Je regrette de dire qu'il semble y avoir eu depuis quelque temps recrudescence de cancans malicieux et d'insinuations perfides au sujet des hommes politiques. Je le regrette parce que j'ai toujours été fier de la bonne renommée de la presse canadienne. J'ai gardé depuis mon enfance une mince estime pour l'animal que le bon La Fontaine représente dans une de ses fables comme ayant semé par ses mauvais propos la mésintelligence entre ses deux voisins ; et je crois que s'il est criminel et déshonorant d'inventer des commérages destinés à créer de l'animosité, il n'est guère convenable de répéter, de publier de telles histoires sans qu'on se soit assuré de leur véridicité. La crédulité est une des faiblesses de l'humanité, dont il est cruel et dangereux d'abuser. Non, Monsieur le président, il n'y a pas de divisions parmi nous. Nos rangs sont serrés, nos colonnes sont compactes ; nous sommes prêts pour la défense, prêts pour l'attaque ; nous avons la confiance d'un parti uni, d'un peuple intelligent, et c'est là un bien trop précieux pour que nous le risquions, pour que nous le compromettions par d'imprudentes dissensions entre nous. Faisons que l'histoire politique de cette année s'écrive avec des paroles de paix, d'harmonie, de progrès, de glorieuses aspirations. Faisons que le Dominion présente à notre Souveraine, à l'occasion de son jubilé, l'aspect d'un peuple prospère, content et uni. Faisons que le Canada,

avec ses différences de langue, de religion, de nationalité, avec ses diversités de mœurs, de manières, de caractères, de génie, reflète la gloire de notre Reine, comme les diamants de sa couronne, dans la variété de leurs formes, de leur volume et de leurs facettes, reflètent sous autant d'aspects et de couleurs la splendeur du soleil.

Un poète a dit :

Day by day
The sun goes round
Wherever your flag's unfurled,
And still through dews of morn
Comes back to find Britannia crown'd
And tell her of her world.

Que ce brillant messager, le 21 juin prochain, porte à notre bien-aimée et noble Reine, avec l'attestation de l'immensité de son empire, le témoignage de notre fidélité à sa couronne, de notre dévouement à sa personne, de notre admiration pour ses vertus, et de nos prières pour la longue conservation de sa vie, de son bonheur et de sa gloire.

NOTE EXPLICATIVE.

Les discours indiqués ci-après ont été prononcés en anglais, ce dont les lecteurs devront tenir compte si la traduction laisse parfois à désirer : —

Discours prononcé au banquet donné à l'hon. M. Chapleau, par le "Junior Conservative Club", de Montréal ;—page 166.

Discours prononcés à Toronto et à Montréal, lors de la célébration du 40ème anniversaire de l'entrée de Sir John Macdonald dans la politique ;—pages 372 et 383.

Discours sur le chemin de fer canadien du Pacifique, aux Communes d'Ottawa ; page 394.

Discours prononcé au banquet offert à l'hon. M. Chapleau, par l'Association conservatrice de Montréal ;—page 513.



